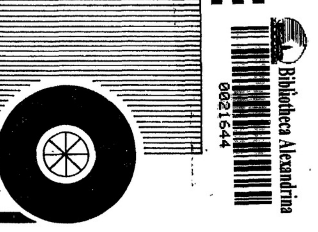
دكتور طلبة وهبه خطاب

المسئولية المدنية لناقل الأشخاص بالمجان

دراسة قضائية مقارنة





ملتزم الطبع والنشر
دار الفكر العربي

دكتور طلبة وهبة خطاب
مدرس القانون المدنى
كلية الحقوق ـ جامعة عين شمس

المسئولية المدنية لناقل الأشخاص بالمجان

« دراسة قضائية مقارنة »

ملتزم الطبع والنشر
دار الفكر العربي

مقدمة

١ ـ تعد دراسات النقل من الدراسات التى تتسم باهمية كبرى لا يمكن اغفالها .

وتتجسد تلك الاهمية فى المقام الاول فيما يمثله النقل بصفة عامة ، ونقل الاشخاص بصفة خاصة ، من اهمية اقتصادية حيث يعتبر بمثابة العمود الفقرى لاقتصـــاديات الدول ، التى يقاس تقدمها بتطور النقل فيها . فالنقل « يعتبر أحد العناصر الرئيسية للمدنيـــة منذ الوقت الذى تجاوز فيه الانسان حدوده الاقليمية لكى يتقايض على منتجاته الزراعيـــة والصـــناعية » (١) .

وعليه ، فان تقدم الأمم لا ينفك عن تقدم النقل فيها .

٢ ـ وقد تضاعفت هذه الأهمية باختراع السيارة وتقدمه .

فقد تطور النقل بالسيارات فى كل دول العالم ، ولم تعد الســيارة مجرد وسيلة كمالية للترفيـــه ، بل انها قد أصبحت اليـــوم من الأدوات الضرورية فى الحيـــاة .

واذا أدركنا « أن السيارة تحتل فى اقتصـــاديات الدول مكانا بارزا لا يخلو من اثارة المتاعب للشعوب » (٢) فان اهمية دراسات النقل تبدو

---

(١) انظر : Pierre (Jossé) : Le problème des transporls, Paris, t. 1, p. 94.

(٢) انظر : Pierre : Op. cit., p. 107.

ظاهرة فى المقام الثانى فيما يثيره نقل الأشخاص من مشكلات قانونية تتوقف على حسمها نتائج هامة بالنسبة للافراد فى المجتمع .

ولما كانت الأهمية الاقتصادية للنقل امرا حظى ويحظى باهتمام الفكر الاقتصادى ، مما يعتبر بالطبيعة والمنطق خارجا عن نطاق الدراسة القانونية ، فاننى سوف أخصص هذه الدراسة لعلاج بعض المشكلات القانونية التى يثيرها نقل الأشخاص بواسطة السيارات .

٣ — ذلك أن تقدم صناعة السيارات ، الى جانب التوسع فى استخدام الأفراد لها ، قد أدى الى كثرة عدد الحوادث . وعلى الرغم من التقدم الفنى لتلك الصناعة ، وما يتخذ من احتياطات لمنع وقوع الحوادث أو للتقليل منه قدر الامكان ، فان ازدياد عدد الضحايا فيها انما يعتبر ظاهره لا يمكن اغفالها فى القرن العشرين .

واذا كان المشرع فى فرنسا ومصر قد تدخل لحماية طائفة من هؤلاء الضحايا ، كما هو الحال بالنسبة لما اذا كان المضرور من حادثة السيارة هو احد المارة فى الطريق ، حيث اجماع من الفقه والقضاء فى فرنسا ومصر على تطبيق قواعد المسئولية عن الأشياء غير الحية ، والتى نص عليها المشرع فى البلدين فى المادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى مقابلة للمادة ١٧٨ مدنى مصرى ، فان الصعوبات تثور بالنسبة لطائفة أخرى من المضرورين فى حوادث السيارات ، ونقصد بهم الراكبين بداخلها لحظة الحادث .

ويكمن مصدر تلك الصعوبات فى أن القانون المدنى ، فى فرنسا ومصر ، لم يتضمن اى نص يكفل حماية المضرور فى تلك الطائفة .

٤ — وازاء صمت المشرع فى البلدين عن وضع تنظيم قانونى لمسئولية ناقل الأشخاص ، كان لابد ان يوجه الفقه القانونى جانبا من ملكاته ويكرس جزءا من اهتمامه — وهذا هو دوره الطبيعى — للتغلب على تلك الصعوبات . ذلك أن الفقه يحوز دائما قصب السبق فى توجيه

نظر المشرع نحو مسائل غفل الاخير عن تنظيمها ، وتخبط القضاء في التوصل الى حلول مستقرة بصددها .

ويمكن القول بأن نقل الأشخاص قد نال اهتمام فقه القانون التجارى الذى تناوله باعتباره عقدا من العقود التجارية ، وبذل فى دراسته جهدا يستحق الثناء . اى انه ركز اهتمامه على النقل بعوض .

٥ — ووسط جدل فقهى — لسنا بسبيل التعرض له الآن — حول نظام المسئولية الذى يخضع له الناقل بعوض ، استقر القضاء فى فرنسا ومصر — بعد خلاف استمر طويلا — على تطبيق قواعد المسئولية العقدية فى النقل بعوض على اساس التزام بضمان السلامة افترض القضاء المذكور تضمن عقد النقل اياه . وأيدته فى ذلك غالبية الفقه .

٦ — ولم تنته الصعوبات عند هذا الحد بتطبيق قواعد المسئولية العقدية فى النقل بعوض ، فالى جانب معارضة الفقه فى جانب منه لافتراض وجود الالتزام بضمان السلامة فى عقد نقل الأشخاص بعوض ، فقد ظهرت صورة أخرى لنقل الأشخاص .

وعلى الرغم من ارتباط وثيق بين تقدم الأمم وتطور وسائل النقل فيها ، فان ثمة صورة اخرى لنقل الأشخاص ، قد ظهرت مع ذلك فى غمرة التطور الاقتصادى والاجتماعى الذى غدا يلاحق المجتمعات فى القرن العشرين ، هى نقل الأشخاص بالمجان . ذلك أن الزيادة الهائلة فى عدد السكان — خاصة فى الدول النامية — بمعدل يفوق معدل التنمية ، وازدحام المدن الكبرى حيث تتركز جهات العمل الرئيسية ، قد ادى الى نشوء كثير من المشكلات والاختناقات ، نخص منها تلك الاختناقات فى وسائل المواصلات .

وبغض النظر عن الأسباب الجذرية لمشكلة المواصلات ووسائل علاجها ، فقد تتدخل الدولة لايجاد حلول لها . ومع ذلك فان هذا التدخل قد لا يكون عن فاعلية مؤثرة لضآلة الامكانيات الاقتصادية .

كل ذلك : انفجار سكانى ، مشكلات تنشأ عنه فى نطـــاق وسائل المواصلات ، تقاعس الدولة عن التدخل لحلها أو تدخلها بصـــورة غير مؤثرة ، تضخم المشكلة وتفاقمها مع الوقت ، كل ذلك أوجب على الأفراد ضرورة التصرف للتغلب على تلك المشكلات الخطيرة .

وقد تم ذلك باقتناء الأفراد الوســـائل المناســـبة مثل الســـيارات والموتوسيكلات والدراجات البخارية .

كما لجأت كثير من المصـــالح والمؤسسات والشركات الى تخصيص سيارات لنقل العاملين بها .

ولما كان الأمر يتوقف فى الحالات السابقة على المقدرة الاقتصـــادية من جهة ، ولما كانت هـــذه الحلول مقصـــورة على طوائف تتوفر لديها المقدرة المذكورة من جهة أخرى فقد ظلت الأغلبية تعانى .

وازاء ذلك ، فقد كان نظـــام الأتوستوب auto-stop وسيلتها فى التغلب على تلك المعاناه . ويعتبر هذا النظام تطبيقا نموذجيا لهـــذه الصورة من صور نقل الاشخاص ، اعنى نقل الأشخاص بالمجان .

وقد أصبح الســـفر مجانا بطريق الأتوســـتوب مألوفا فى كل دول العالم ، ويمارسه الشباب والموظفون فى أوربا كل يوم . فنجدهم ينتظرون فى الطرق سيارة تحملهم الى المكان الذى يريدون الذهاب اليه (٢) .

وتبرز اهمية النقل المجانى فى مصر مع انتشار نظـــام الاتوستوب بها ، اذ ان عددا من نوادى الأتوستوب قد بدأ يتأسس فيها ، وقـــد بدأت اول محاولة لانشاء نادى الأتوستوب سنة ١٩٦٥ ولكنها فشلت لأن الدولة لم توافق على شهره بسبب الحوادث .

وقد أثمرت المحاولا أخيرا عن انشاء نادى الاتوستوب بالجيزة سنة ١٩٧٢ وتم شهره فى ســـنة ١٩٧٣ . وقد تم فتح فروع له فى عدة محافظـــات أخرى .

---

(٢) انظر : طه محمد ابراهيم ، كتيب عن نظام الاتوستوب ، ١٩٧٣ .

وتبلغ هذه الاهميــة حدا من الخطورة لا يستهان به اذا ادركنــا ان عدد الأشخاص الذين ركبوا بالمجــان عن طريق الأتوستوب خارجيا قد بلغ سبعمائة شخص من اعضاء النادى المشار اليه .

هذا بالاضــافة الى الفى شخص من اعضاء هــذا النادى يمثلون الركاب بالمجان عن طريق الأتوستوب داخليا (٤) .

وقد ساعد على انتشار هذا النظام ، تطور العلاقات بين الأفراد فى المجتمع ، فقد تغيرت العلاقة بين ملاك السيارات ودونهم ، ولم يعد مالك السيارة — فى كثير من الاحيان — يتصرف على أنها تخصه وحده ، بل ظهرت الامكانية نحو اعطاء الآخرين فرصة استخدامها . خاصة اذا كانت تربطه بهم علاقة ما ، كعلاقة المعرفة أو الصــداقة او الزمالة فى العمل . وقد أدت هذه الاعتبارات أيضا الى نشوء تطبيقات اخرى لنقل الأشخاص بالمجــان ، وتتمثل فيما يحدث يوميا فى الحيــاة العملية بين الاصــدقاء .

ومع انتشار هذه الصورة ، فقد اكتسبت أهمية خاصة ، مع اطراد تقدم صناعة السيارات وانتشار استخدامها من ناحية وتفاقم مشــكلة المواصلات وكثرة الحوادث وضحاياها من ناحية أخرى .

فاذا ما قبل شخص ركوب آخر معه فى سيارته دون مقابل وعلى سبيل المجاملة لتوصيله الى مكان ما أو للنزهة ، ووقع حادث ترتب عليه اصابة الراكب ، الذى قد يلجأ الى مطالبة هذا الناقل بتعويض ، فاننــا نكون امام الحلول الآتية :

فاما أن نقرر عدم مسئولية هذا الناقل ونضحى فى هــذه الحالة بمصلحــة المضرورة ، واما نقرر مســئولية الناقــل ومن ثم يعــاقب على مجاملته .

تناقض بين اعتبارين يصعب التوفيق بينهما .

---

(٤) انظر : نشرة نادى الاتوستوب بالجيزة عن شهر يناير سنة ١٩٧٣ .

٧ — لم تكن هذه الصورة الأخيرة لنقل الأشخاص اكثر حظا من نظيرتها الأولى ، من حيث اغفال المشرع عن وضع نظام قانونى لمسئولية الناقل عما أصاب الراكب بالمجان من حادث وقع أثناء نقله . فقد جاءت نصوص القانون المدنى الفرنسى والمصرى خلوا من أى نص فى هذا الشأن .

واذا كان هناك ما يشفع للمشرع الفرنسى صمته هذا لانه « كان يجهل هذه الصورة لنقل الأشخاص بالمجان وقت وضع القانون المدنى » (٥) ، فاننا نأخذ عليه الاستمرار فى هذا الصمت حتى الآن . خاصة ، وأن ازدياد عدد ضحايا الحوادث فى هذا النقل ، قد أصبح ظاهرة بارزة لا يمكن التغاضى عنها .

حقا ، لقد صدر فى فرنسا قانون ٢ مارس ١٩٥٧ بشأن تنظيم مسئولية ناقل الأشخاص مجانا فى نطاق النقل الجوى والذى يعمل به فى ذلك النطاق منذ الحين المذكور ، الا أنه لم يصدر حتى الآن أى قانون مماثل فى نطاق نقل الأشخاص مجانا بواسطة السيارات . وان كان القانون المذكور يدل — ولا شك فى هذا من جانبنا — على بداية اهتمام المشرع الفرنسى بهذه الصورة من صور نقل الأشخاص .

٨ — واذا كان الأمر كذلك بالنسبة للمشرع الفرنسى ، فليس هناك مبرر لصمت المشرع المصرى لأن هذه الصورة كانت بارزة أمامه وقت وضع القانون المدنى ، بدليل تلك الاشارة العابرة عن النقل المجانى فى الأعمال التحضيرية للقانون المذكور بخصوص عدم تطبيق قواعد المسئولية عن الأشياء غير الحية بالنسبة لما يقع من حوادث فى نطاق ذلك النقل .

---

(٥) انظر : Lefebvre : "De la responsabilité civile au cas de trans gratuit des personnes par automobile". Thèse Paris, 1927, p. 2.

٩ — اما عن الفقه ، فقد كان دوره فى فرنسا — بخلاف المشرع هناك — ايجابيا . فقد أعطى اهتماما كبيرا للمسألة المتعلقة بمسئولية الناقل بالمجان . وبنفس القدر من الأهمية ، كانت عناية القضاء الفرنسى بالمسألة المذكورة ، باعتبار القضاء المسرح العملى لما يقع من حوادث فى نطاق نقل الأشخاص .

وظل القضاء الفرنسى — شأنه فى ذلك شأن الفقه — منقسما حول نظام المسئولية المدنية الذى يخضع له الناقل بالمجان .

وكان السؤال هو : هل يمكن القول بتطبيق قواعد المسئولية العقدية على اساس ان هناك عقدا فى النقل المجانى ؟

واذا لم يكن الأمر كذلك فلن تكون مسئولية الناقل بالمجان سوى مسئولية تقصيرية . الا أن ثمة تساؤلا آخر فى نطاق الأخيرة ومؤداة : هل يخضع الناقل بالمجان لقواعد المسئولية القائمة على اساس اثبات الخطأ حيث يتعين تطبيق المادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى مقابلة للمادة ١٦٣ مدنى مصرى ، أم انه يمكن القول بتطبيق قواعد المسئولية عن الأشياء غير الحيه المنصوص عليها فى المادة ١٣٨٤/١ مدنى فرنسى مقابلة للمادة ١٧٨ مدنى مصرى ؟

وقد طرحت هذه التساؤلات ايضا امام الفقه والقضاء فى بلجيكا .

واذا كان القضاء المصرى قد أعطى جانبا من اهتمامه لموضوع المسئولية المدنية لناقل الأشخاص مجانا ، فان هذه المسألة لم تلق فى نطاق الفقه المصرى اهمية يعول عليها . وهنا يكمن الدافع الى اختيارنا موضوع هذه الدراسة ، ذلك الى جانب اهمية الموضوع كما أوضحناها .

وستكون الدراسة تحت عنوان : « مسئولية ناقل الأشخاص بالمجان » .

١٠ — خطة الدراسة :

يمكننا القول ، أن نتائجا هامة تترتب على تحديد موضوع الدراسة فى عنوان بالصيغة آنفة الذكر ، وتظهر آثارها المرجوه فى تحديد الملامح الرئيسية للمشكلة محل الدراسة .

ذلك أن الدراسة سوف تنصب فى المقام الأول على موضوع المسئولية المدنية لناقل الأشخاص ، وتأسيسا على ذلك فاننى سوف أستبعد من نطاق هذه الدراسة المسائل المتعلقة بنقل الاشياء (٦) .

وحتى فى هذا النطاق الذى حددناه ، فان دراستنا سوف تكون مقصوره على نقل الأشخاص بالمجان دون غيره . وعليه فاننا لن نتعرض للمسألة محل الدراسة فى نطاق النقل بعوض الا بالقدر الذى يساعد على كشف وايضاح بعض المسائل فى النقل المجانى .

وفضلا عما تقدم ، فان من النتائج الجوهرية أيضا ، ان دراستنا فى الحدود السابقة سوف تكون مقصورة على ذلك النقل الذى يتم بواسطة السيارات .

ونقصد بالسيارة كل مركبه معدة للسير على الطرق سواء كانت تسير بقوة الدفع الذاتى أو غيرها . ولا يهم أن تسير على عجلتين أو اكثر (٧) .

ومن ثم فان هذا التعريف يشمل ، الى جانب السيارة بمعنى الكلمة ، الموتوسيكلات بأنواعها والدراجات البخارية والمركبات التى تجرها الدواب .

---

(٦) انظر عن نقل الاشياء بالمجان : Rodière : Droit des transports, t. 3, fasc. 1, 1960, p. 143, No. 1303.

ويقول : قد يقوم قائد سيارة بنقل اشياء من مكان لآخر على سبيل المجاملة . ويرى أن ذلك يتضمن عناصر مماثلة لعناصر الوكاله او الوديعه .

(٧) انظر فى تعريف السيارة : أحمد سلامة ، الرهن الطليق للمنقول ، ١٩٦٨ ، رقم ٤٤ ، ص ٧٧ — وانظر أيضا محمد لبيب شنب ، رسالته فى المسئولية عن الاشياء ، ١٩٥٧ ، ص ٥٦ ، رقم ٣٨ .

وعلى ذلك فاننا سوف نستبعد من نطاق الدراسة ذلك النقل بوسائل اخرى غير السيارات مثل السكة الحديد والدواب . كذلك فان دراستنا لن تشمل ذلك النقل الذى لا يتم برا .

فبالنسبة للنقل بالسكة الحديد فانه لا يتصور أن يتم مجانا دون اى مقابل . وحتى فى الحالات التى يمكن أن يتم فيها دون مقابل نقدى ، كما هو الأمر بالنسبة للتصاريح المجانية التى تمنحها هيئة السكة الحديد للعاملين بها ، فان المجانية فيها لا تعدو كونها مجانية ظاهرية ، وان النقل فى الحقيقة هو نقل بعوض كما سنوضح خلال الدراسة . أما عن النقل المجانى بواسطة الدواب ، فانه نادر جدا فى الحياة اليوم ، ولم نعثر على أمثلة عملية له فى نطاق القضاء الا بالنسبة لذلك النقل الذى يتم بواسطة عربات تجرها دواب مثل الجياد وهو أمر سوف نعرض له . ومع ذلك ، فاننا سوف نشير فى الخاتمة الى مدى ملاءمة تطبيق نظام المسئولية الذى سنقول بخضوع الناقل بالمجان بواسطة السيارة له بالنسبة لصاحب الدابة الذى يقوم بنقل شخص على ظهر دابته بالمجان .

أما عن النقل الذى لا يتم برا ، فاننا لن نتطرق الى بحث المسألة محل الدراسة فى نطاق النقل الجوى (٨)

---

(٨) أنظر عن النقل الجوى الدولى بالمجان : ثروت أنيس الاسيوطى ، مسئولية الناقل الجوى فى القانون المقارن ١٩٦٦ ، رقم ٦٢ ص ٩٢ : ويقول ان أحكام اتفاقية فارسوفيا لا تسرى الا على النقل بمقابل ، وتسرى على النقل المجانى الذى تقوم به مقاولة النقل . ابو زيد رضوان ، القانون الجوى ، ١٩٧٢ ، رقم ٢١٠ ص ٢٣٥ ويقول لقد أخضعت اتفاقية وارسو (م ١/١) لاحكامها بعض عمليات النقل الجوى . ويقصد به ذلك للنقل الذى يتم غالبا لصالح الدعاية لتلك المؤسسات . ويشترط لذلك أن تقوم به منشأة النقل الجوى .

وعن النقل الجوى الداخلى بالمجان فى فرنسا : انظر :

Ripert : "La responsabilité dans le transport aérien, L. 2, Mars 1957". D. 1957, chron., p. 79 et s.

وينظمه القانون المذكور حيث يتعين اثبات خطأ الناقل :

Bemathar : "La responsabilité du transporteur aérien en droit français après la 1 du 2 Mars 1957". Thèse Paris, 1962.

Juglart et Pontavice : Note, J.C.P., 1969—2—15752.

والبحرى (٩) .

وبعد كل ما تقدم فان ملاحظة اخيرة نرى ابداءها بشأن تحديد ملامح هذه الدراسة وهى : ان دراستنا لمسئولية الناقل بالمجان فى الحدود التى ذكرناها انما تتطلب أولا تحديد المقصود بالنقل المجانى .

هل يقصد به ذلك النقل الذى يتم بغير مقابل نقدى أم أنه يقصد به ذلك النقل الذى يتم دون اى مقابل نقدى أو غيره ؟

ولذا فانه من الضرورى أن نحدد مفهوم مجانية النقل . ليس هذا فقط بل انه من المتعين تحديد صور هذ النقل ايضا .

وفى ضوء ما تقدم ، فان دراستنا — محدده على النحو سالف الذكر — سوف تقع فى قسمين رئيسيين يسبقهما باب تمهيدى ، واخيرا الخاتمة .

الباب التمهيدى : المقصود بالنقل المجانى .

القسم الأول : مسئولية الناقل بالمجان فى القانون الوضعى .

القسم الثانى : تأصيل مسئولية الناقل بالمجان .

الخاتمة : نحو نظام موحد لمسئولية ناقل الأشخاص بصفة عامة .

---

(٩) وقد انجهت محكمة النقض الفرنسية الى تطبيق قواعد المسئولية عن الاشياء فى النقل البحرى الذى يتم مجاملة . فى قضية أصيب فيها زوجان ركبا على ظهر سفينة للنزهة واصيبا على اثر حادث وقع لهما وترتب عليه وفاة الزوجة . قام ورثتها برفع دعوى تعويض على أساس المادة ١٣٨٤ / ١ مدنى ضد مالك السفينة . وقالت النقض الفرنسية ان المسئولية المنصوص عليها فى هذه المادة يمكن ان يحتج لها ضد حارس الشىء من جانب الراكب مجاملة مالم ينص القانون على غير ذلك . وأضافت ان محكمة الاستئناف تكون قد خالفت النص المشار اليه فى حالة رفضها دعوى التعويض التى تستند اليه بحجة انه يشترط لتمسك المضرور به أن يكون الامر متعلقا بنقل بعوض او على الاقل نقل قائم على مصلحة للناقل .

V. Cass. Civ. 5-3-1969 : Rec. systématique de jurisprudence commentée 1972 — 1, p. 43.

الباب التمهيدى

المقصود بالنقل المجانى

١١ — تمهيد وتقسيم :

ذكرت فيما سبق ، أن هذه الدراسة تهدف الى تحديد نظام المسئولية الذى يخضع له ناقل الأشخاص مجانا . الا انه ، يجب الا يغيب عن الاذهان ، أن بحث هذا النظام ، يفترض بالضرورة وضوح فكرة النقل المجانى . ومن ثم ، فاننا نتساءل عن المقصود به ؟ فاذا ما توصلنا اليه ، فاننا سوف نتطرق بعد ذلك الى بحث موضوع المسئولية .

يبين من الرجوع الى احكام القضاء ، أن تعدد صور نقل الأشخاص كان له اثره البارز قانونا فيما يتعلق بتحديد نظام المسئولية الذى يخضع له الناقل فى كل صورة منها .

وتفصيل الأمر ، أن القضاء الفرنسى قد ربط بين تحديد هذا النظام ، وطبيعة النقل محددة على أساس وجود المقابل أو انعدامه ، ومن حيث نوعه اذا وجد .

فقد استقر القضاء الفرنسى على تطبيق قواعد المسئولية العقدية ، اذا كان الناقل قد تعهد بموجب عقد نقل بتوصيل المسافر ، فى مقابل أجر نقدى التزم الأخير بأدائه للأول بموجب هذا العقد . واسند فى ذلك الى التزام بضمان السلامة ، افترض وجوده فى العقد المشار اليه (١) .

(١) Cass. Civ. 21-11-1911 : S. 1912-1-173.

بيد ان هذا القضاء اتخذ مسلكا آخر اذا لم يتوافر هـذا المقابل النقدى . فعلى حين اتجـه الى تطبيق قواعـد المسئولية عن الأشـياء اذا كان النقل قد تم دون مقابل نقدى ، لكنه يتضمن مقابلا من نوع آخر كأن تكون للناقل مصلحة فى عمليـة النقل (٢) ، نجده يتجه الى تطبيق قواعد المسئولية التقصيرية على أساس اثبات الخطأ اذا كان النقل قد تم دون أى مقابل (٣) . وان كان قد عدل فى نطاق الحالة الأخيرة الى تطبيق قواعد المسئولية عن الأشياء (٤) .

وأول ما يلاحظ على القضاء السابق ، أنه اتخذ فكرة المقابل معيارا لتحديد طبيعة النقل التى ربط بينها وبين نظام المسئولية الذى يخضـع له الناقل .

وتأسيسا على فكرة المقابل ، كما وردت فى القضـاء الذى ذكرناه ، فاننا نستطيع أن نحدد صورتين رئيسيتين لنقل الأشخاص :

الصورة الأولى : نقل يتم بمقابل نقدى حيث يوجد عقد نقل .

الصورة الثانية : نقل يتم دون أن يحصل الناقل على مقابل نقدى. وانما قد يحصـل على مقابل من نوع آخر وقد لا يحصل على أى مقابل .

واصطلح القضـاء الفرنسى على تسميـة الأولى بالنقـل بعوض transport titre onéreux بيما اصطلح على تسمية الثانية بالنقل المجـانى transport gratuit .

---

(٢) Cass. Civ. 14-3-1958 : J.C.P., 1958-2-15674, nole, Esmein.

(٣) Cass. Civ. 27-3-1928 : D.P. 1928-1-145, note Ripert, S. 1928-1-358, note Geny-Gaz. Pal., 1928-1-66.

(٤) Cass. Ch. Mist. 20-12-1968 : J.C.P., 1969-2-15756.

وترتيبا على ما تقدم ، فاننا نستطيع القول ، انه لا يقصد بالمجانية انعدام المقابل من اى نوع كما يوحى المدلول اللفظى للكلمة لأول وهلة ، وانما تعنى بداية — وحسب مفهوم مالى — انعدام المقابل النقدى . ولكن قد يتوافر المقابل من نوع آخر وقد لا يتوافر ، فهى مجانة مالية بالمعنى الواسع .

وعليه ، فاننا نقصد بالنقل المجانى — حسب مفهوم مالى واسع للمجانية — ذلك النقل الذى يتم دون ان يحصل فيه الناقل على اجر نقدى ، ولكنه قد يحصل على مقابل من نوع آخر وقد لا يحصل على مقابل مطلقا .

وبالاضافة الى ما تقدم ، فاننا نستطيع أن نلحظ أيضا ، ومن استقراء أحكام القضاء الفرنسى ، أنه قد فرق فى نطاق النقل المجانى بالمعنى الواسع ، بين ذلك النقل الذى يتم بمقابل غير نقدى كأن تكون للناقل مصلحة فى عملية النقل وهو ما اصطلح على تسميته بالنقل القائم على مصلحة للناقل ، transport intéressé وذك النقل الذى يقوم به الناقل دون حصوله على اى مقابل من اى نوع ، وانما يقوم به على سبيل المجاملة البحته واصطلح على تسميته بالنقل مجاملة transport bénévole مما يستنتج منه بالضرورة ، وفى نطاق الحالة الأخيرة ، معنى آخر للمجانية ، مقصودا بها انعدام المقابل من أى نوع ، وهى المجانية بالمعنى الضيق .

ونستخلص من ذلك اذا ، أن النقل القائم على مصلحة للناقل ، والنقل مجاملة ، يكونان معا وجهين لصورة واحدة ، هى النقل المجانى .

وعلى ضوء ما سبق ، فاننا نستطيع أن نقسم دراستنا فى هذا الباب الى فصلين ، وذلك تأسيسا على التدرج فى نطاق فكرة المقابل :

الفصل الاول : المقصود بالنقل القائم على مصلحة للناقل .

الفصل الثانى : المقصود بالنقل مجاملة .

الفصل الأول

المقصود بالنقل على مصلحة للناقل
TRANSPORT INTERESSE

١٢ — تمهيد وتقسيم :

ذكرت أن المجانية تعنى بداية — حسب مفهوم واسع — انعدام المقابل النقدى . وغير بعيد عن الذاكرة انها تعنى ايضا — حسب مفهوم ضيق — انعدام المقابل بصورة مطلقة .

وقد توصلنا ، فى نطاق المعنى الأول للمجانية ، الى تحديد احد وجهى النقل المجانى ، وهو النقل القائم على مصلحة للناقل . فما هو المقصود بهذا النقل ؟

وفضلا عن ذلك ، فاننا نتساءل عن طبيعة المصلحة التى تكون للناقل فى عملية النقل . هل تكفى اى مصلحة مهما كانت طبيعتها ، مادية او معنوية ؟ أم أنه يشترط أن تكون مادية ؟

ليس هذا فقط ، بل اننا نتساءل عن تأثير المصلحة المحتملة للناقل؟

واخيرا ، فان تساؤلا يطرق الاذهان مؤداه : هل يشترط أن تكون المصلحة للناقل فقط لكى نكون بصدد « **نقل قائم على مصلحة للناقل** » وتكون بذلك هى الصورة الوحيدة لهذا الوجه من وجهى النقل المجانى ، أم أن هناك صورا أخرى له ؟

وعلى مقتضى ما تقدم ، فاننا نستطيع أن نقسم دراستنا فى هذا الفصل الى ثلاثة مباحث :

المبحث الأول : تحديد مفهوم النقل القائم على مصلحة للناقل .

المبحث الثانى : تأثير المصلحة الأدبية والمحتملة .

المبحث الثالث : صور النقل القائم على مصلحة للناقل .

المبحث الأول

تحديد مفهوم النقل القائم على مصلحة الناقل

١٣ — تقسيم :

يتضح لنا من تقصى أحكام القضاء الفرنسى التى ذكرناها من قبل ، ان هناك اختلافا فى المعاملة التى يخضع لها الناقل ، اختلافا نجد مصدره فى تنوع طبيعة النقل على اساس فكرة المقابل . ولذا ، فان اهمية بالغة تناط بتحديد مفهوم النقل القائم على مصلحة للناقل . ولما كان الامر كذلك ، فانه يكون من الأمور المنطقية ان نتكلم أولا عن اهمية توضيح المقصود بالنقل القائم على مصلحة للناقل تحديدا لمفهومه ، قبل ان نحدد هذا المفهوم .

١٤ — اولا — اهمية تحديد مفهوم النقل القائم على مصلحة للناقل :

ان تحديد المقصود بالنقل القائم على مصلحة للناقل ، امر ينطوى على اهمية بالغة ، نظرا لاختلاف الأحكام التى يخضع لها الناقل فيه ، عن تلك التى يخضع لها نظيره فى الصور الأخرى لنقل الأشخاص . فقد ذكرنا من قبل ان القضاء الفرنسى قد ربط بين تحديد نظام المسئولة الذى يخضع له الناقل وطبيعة النقل محددة على اساس وجود المقابل أو انعدامه ومن حيث نوعه اذا وجد .

ولما كنا قد توصلنا الى تحديد عدة صور لنقل الأشخاص بناء على فكرة المقابل ، فان من الطبيعى ان يحظى تحديد ماهية كل منها بأهمية خاصة ، لارتباط ذلك بتحديد نظام المسئولية الذى يخضع له الناقل فى كل صورة منها . ليس هذا فقط ، بل ان الأهمية تتجسد فى ناحية اخرى ، تتعلق بالاستفادة من الضمان الناشىء عن التامين الاجبارى . فقد ينص فى الوثيقة على استبعاد النقل بعوض من الضمان . وهنا

يثور التساؤل عما اذا كان هذا الاستبعاد يشمل النقل القائم على مصلحة للناقل ام لا ؟ وسوف نوضح كل ذلك .

١٥ — (أ) الاهمية من حيث نظام المسئولية :

تظهر جلية ، من حيث تحديد نظام المسئولية الذى يخضع له الناقل، اهمية تحديد مفهوم النقل القائم على مصلحة للناقل . تلك الأهمية التى بدات مع تفرقة الفقه الفرنسية فى نطاق النقل المجانى بالمعنى الواسع ، بين نظام المسئولية الذى يخضع له الناقل فى كل من النقل القائم على مصلحة له والنقل مجاملة ، وهما وجهى النقل المجانى . وتبرز الأهمية ايضا بتطبيقها قواعد المسئولية العقدية فى النقل بعوض . ففيما يتعلق بالنقل بعوض حيث يوجد عقد نقل يتضمن مقابلا نقديا ، يقع عبء الوفاء به على عاتق المسافر ، نجد ان القضاء الفرنسى ، وكذا القضاء المصرى (٥) ، قد اخضع الناقل بعوض لقواعد المسئولية العقدية ، والتى على عاتقه التزاما بضمان السلامة ، يلتزم بمقتضاه بتوصيل هذا المسافر سالما معافى الى جهة الوصول والا تحققت مسئوليته التعاقدية . وما على المسافر المصاب الا ان يثبت العقد وان حادثا قد وقع والحق به ضررا . ولا يستطيع الناقل التخلص من المسئولية ، الا باثبات القوة القاهرة او الحادث المفاجىء او السبب الأجنبى مثل فعل المضرور او فعل الغير . اما فيما يتعلق بالنقل المجانى — مقصودا بالمجانية خلو النقل من المقابل النقدى — فقد ذهبت غالبية أحكام القضاء الفرنسى الى رفض المسئولية العقدية وتطبيق المسئولية التقصيرية . وفى نطاقها ، اتجه هذا القضاء الى التفرقة بين النقل القائم على مصلحة للناقل والنقل مجاملة . فبينما اجاز للمضرور فى الاول التمسك ضد الناقل بقواعد المسئولية عن الأشياء نجده قد حظر ذلك على المضرور فى الثانى ، واوجب عليه اثبات خطأ ناقله .

---

(٥) انظر فيما بعد القسم الثانى من الرسالة .

يتضح لنا مما تقدم ، أهمية تحديد مفهوم النقل القائم على مصلحة للناقل من حيث نظام المسئولية الذى يخضـــع له الناقل ومن ثم ، فهى اهمية تتعلق ايضا بضمان حصـــول المضرور على حقـــه فى التعويض فى نطاق النقل بعوض والنقل القـــائم على مصلحـــة للناقل ، وتعرضـــه لفقدان هـــذا الحق فى النقل مجاملة ، حيث يفشـــل غالبا فى اثبات خطأ الناقـــل .

واذا كانت اهمية تحديد مفهوم النقل القائم على مصلحة للناقل تبدو ظاهـــرة فى حالة ما اذا كان الراكب قـــد أصيب على اثر حـــادث وقع للسيارة منفردة . فانها تبدو كذلك ايضا ، ومن حيث نظام المسئولية ، اذا كان الحادث قد نتج عن تصادم السيارة التى يستقلها الراكب مع سيارة اخرى . ففى هذه الحالة لاشك انه يجوز للراكب المضرور فى النقل القائم على مصلحة للناقل ، أن يرجع على حارس السيارة الأخرى بتعويض كامل عما أصابه ، على أساس قواعد مسئولية حارس الأشياء . أما فى النقل مجاملة ، فانه اذا لم يتمكن المضرور من اثبات خطأ من قام بنقله فانه لن يستطيع الرجوع على حارس السيارة الأخرى ، التى دخلت فى تصـــادم مع الســـيارة التى يستقلها ، الا بنصف تعويض . ســـوف نعرض للأمر بالتفصيل فيما بعد (٦) .

ولكن يجب الا يفوتنا أن نذكر ، أن تلك الأهمية قد فقدت قيمتهـــا فى نطاق النقل المجانى بالمعنى الواســـع ، فى فرنسا على الأقل ، منذ أن اتجهت محكمة النقض هناك الى تطبيق قواعد المسئولية عن الأشياء فى النقل مجاملة (٧) . ان وحدة نظام المسئولية الذى يخضع له الناقل بالمجان فى فرنســـا ، كان لابد أن تؤدى الى زوال اهمية تحديد المقصود بالنقل القائم على مصلحة للناقل والنقل مجاملة ، باعتبارهما وجهى صورة واحدة هى صورة النقل المجانى .

---

(٦) انظر فيما بعد ، تصادم السيارات والنقل المجانى .

(٧) انظر حكم النقض الفرنسية فى ١٩٦٨/١٢/٢٠ ، مشار اليه فينا سبق ص ١٥ .

واذا كانت تلك الأهميــة قد فقدت قيمتها فى نطاق النقل المجــانى بالمعنى الواسـع اذا كان الحادث قد وقع من الســيارة بصورة منفردة ، فان الأمر لا يختلف أيضا بالنسبة لما اذا كان الحادث ناتجا عن تصادم بين ســيارتين . حيث يجوز للراكب ، فى النقل القائم على المصلحــة والنقل مجاملة ان يرجع ، بموجب القضاء الجديد لمحكمة النقض الفرنسية المشار اليه فيما سبق ، على كل من الناقل وحارس الســيارة الأخرى بقواعد المسئولية عن الأشياء .

واخيرا ، فانه يمكننا القول ، بأنه اذا كانت تلك الأهمية قد فقدت كل قيمـــة لها فى نطاق النقل المجــانى ، فانها تظل قائمـــة بالمقابلة بين النقل المجانى من جهـــة والنقل بعوض حيث يوجد عقد نقل من جهـــة أخرى ، لاختلاف نظام المسئولية فى كل منهما . فالمسئولية تقصيرية فى الأول بينما هى عقدية فى الثانى . ومن المسلم به أن هنـــاك اختلافا فى الأحكام بين نظامى المسئولية السابقين . اما فى نطاق القضـــاء المصرى ، فانه يبدو لنا من استقراء أحكامه ، انه لم يتكلم عن النقل القائم على مصلحة للناقل فى نطاق فكرة النقل المجانى . ولكنه فرق بين نقل مجانى لا يحصـــل فيه الناقل على أى مقابل حيث قال بتطبيق قواعد المسئولية الخطئية (٨) ، ونقل بعوض يتم بمقابل نقدى وطبق فيه قواعد المسئولية العقدية على أساس الالتزام بضمان الســـلامة الذى افترض تضمن عقد النقل اياه .

١٦ — (٢) الأهمية من حيث الاستفاده من الضمان الناشىء عن التامين الاجبارى :

لقد قرر المشرع الفرنسى نظـــام التأمين الاجبـــارى على المسئولية الناشـئة عن حوادث السيارات بموجب قانون ١٩٥٨/٢/٢٧ ، ومرسـوم ١٩٥٩/١/٧ (٩) .

---

(٨) انظر فيما بعد الفصل الخاص بالخطأ التقصيرى .

(٩) انظر فى شرحها : Besson : "L'assurance automobile obligatoire". J.C.P., 1959-1-1476.

وانظر النصوص L. du 27-2-1958 : J.C.P., 1958-3-23003.
L'ordonnance du 7-1-1959 : J.C.P., 1959-3-24011.

وذهب الفقه فى فرنســـا الى القول ، بأن الضمان الناشىء عن التأمين الاجبارى « لا يغطى فقط المسئولية التقصيرية فى مواجهـــة الغير أيا كان ، وفى مواجهة الأشخاص المنقولين بالمجان ، ولكنه يشمل ايضاً المسئولية العقدية فى مواجهة الشخص المنقول بعوض » (١٠) .

الا أنه ، من المعروف فى فرنسا ، أنه من الممكن ان يشترط صراحة فى وثيقة التأمين ، استبعاد بعض صور النقل من الضمان الناشىء عنه ، وقد يرد هـــذا الاستبعاد على النـــقل بعوض transport à titre onéreux (١١).

فاذا ما أدرج فى الوثيقة شرط صريح مؤداه استبعاد النقل بعوض من الضـــمان الناشىء عن التأمين ، يثور التساؤل عما اذا كان هـــذا الاستبعاد يشمل ايضا النقل القائم على المصلحة للناقل لانه يتضمن مقابلا وان اختلف نوعه ؟

ذهبت بعض المحاكم فى فرنسا الى التسوية بشأن هذا الاستبعاد ، بين النقل بعوض القائم على مصلحة للناقل .

ففى حكم لمحـــكمة استئناف مونبلييه فى ١٢ فبراير ١٩٣٢ ، قضى باخضاع النقل القائم على مصلحة للناقل لمعاملة النقل بعوض فيما يتعلق باستبعاد هذا النقل من الضمان الناشىء عن التأمين (١٢) . وقالت انه اذا كان هنـــاك شرط فى وثيقة التأمين مؤداه ضمان مسئولية المؤمن له

---

(١٠) Besson : "Les conditions générales de l'assuracne de responsabilité automobile obligatoire". Paris, 1960, p. 29, No. 22.

(١١) Besson : "Le transport gratuit et l'assurance". Rev. 1958, p. 361, notamment p. 364.
Sidibe (G.) : "Les garanties résultant de l'assurance automobile obligatoire en France et au Mali". Thèse Paris, 1970, p. 93.

(١٢) Cour d'Appel de Montpellier : 12-2-1932 : Rev. gén. ass. terr., 1932, p. 566.

عن الحوادث الجسمانيـــة accidents corporels التى يمكن أن تقع للغير المنقول مجـــانا gratuitement ، فان ذلك لا ينطبق عندما لا يتم النقل على ســـبيل المجاملة ، ولكن الناقل قـــام به بقصـــد اتمام مهمة مشتركة affaire commune .

وسلكت محكمة كولمار نفس الإتجـــاه . فقد رفضت شركة التأمين تغطية الخطر بدعوى أن الحادث لا يضمنه العقد المبرم بينها وبين الناقل ، وان التأمين لا يغطى — بموجب بنود العقـــد — الا مسئوليه المؤمن به عن الحوادث الجسمانية accidents corporels التى تقع للأشـــخاص المنقولين بالمجان . وقالت المحكمة تعليقا على ذلك بأن الراكب لم ينقل على سبيل المجاملة من جانب الناقل ، ولكنه نقل تنفيذا لالتزام عقدى ، ولا تكون شركة التأمين مسئولة عن التعويض المستحق للراكب المصاب. فالوثيقة تستبعد كل نقل ليس مجاملة (١٣) .

ولكن ذهبت بعض المحاكم فى فرنسا الى العكس وكانت الغاية التى استهدفتها تتمثل فى ضمان التعويض للمضرور قدر الامكان .

ومنها محكمة نيم فى حكم بتاريخ ٢١ يناير ١٩٣٥ فقد ادعت شركة التأمين بأن الناقل ليس له الحق فى الضمان بحجة أنها لا تضمن حوادث النقل بعوض onéreux ، ولأن النقل قـــد تم بمقابل فى القضـــية ، فانه يعتبر معاوضة ويستبعد من الضمان . وقالت المحكمة فى رفض ذلك انه عندما يتم النقل لمصلحـــة الناقل والراكب ، فانه ليس نقل بعوض وليس نقل ينطوى على المجاملة البحته . ومن ثم فان المؤمن لا يستطيع فى حالة وقوع حادث للراكب ، أن يتمسك بشرط ورد فى وثيقـــة التأمين يتمثل فحواه فى استبعاد الحـــوادث التى تصيب الأشـــخاص المنقولين بعوض (١٤) .

---

(١٣) Cour d'Appel de Colmar : 28-4-1936 : Rev. gén. ass. terr. 1936, p. 1063.

(١٤) Cour d'Appel de Nimes : 21-1-1935. Rev. gén. ass. terr. 1936, pp. 341-342.

وقضى أيضا ، بأنه اذا كان المسافر قد نقل بالمجان دون أن يدفع أجر بمعنى الكلمة . ولكنه ساهم فى نفقات السفر ، أو كانت له مع الناقل مصلحة مشتركة فى النقل ، فان النقل القائم على مصلحة للناقل يشبه المجانى ، بحيث يكون النقل مجانيا فيما يتعلق بالتامين ولا يكون كذلك فيما يتعلق بالمسئولية . واوجبت المحكمة على المستأمن ضمان الضرر الذى الم بالمسافر من حادث وقع فى نقل ينطوى على مصلحة لكل من الناقل والمسافر (١٥) .

واكد محكمة النقض الفرنسية الاتجاه الأخير ، وقالت ان النقل القائم على مصلحة للناقل ليس نقل بعوض لعدم وجود الأجر النقدى ، وليس نقل مجاملة من جانب المستأمن (الناقل) لأن له مصلحة فيه . وقالت انه يتعين اعتباره مجانيا ومن ثم يغطيه التأمين .

وقالت فى تأكيد ذلك : انه اذا كانت الوثيقة تستبعد من الضمان كل شخص من الغير تم نقله بعوض ، فان محكمة الاستئناف التى أوجبت الضمان على عاتق المؤمن ، فى الحادث الذى وقع لاثنين من المسافرين ، قام المستأمن بنقلهما بعد زيارتهما شقته لمناقشة مسالة تجهيزها l'installation ، تكون قد بررت قضاءها بقولها ان هذا النقل وان كان قد تم دون أجر نقدى non payant فانه لم يتم على سبيل المجاملة البحتة من جانب المستأمن المدفوع بمصلحة شخصية دون اى هدف تجارى ، حيث تستطيع أن تستنتج من هذه الظروف أن النقل مجانى ويغطيه التأمين (١٦) .

---

(١٥) Trib. Civ. d'Ambert : 10-7-1956. Rev. gén. ass. terr. 1957, p. 180.

(١٦) Cass. Civ., 7-7-1958 : Bull. Civ. 1958-1-290, No. 360.

وقد اكدت ذلك من قبل فى حكم لدائرة العرائض بتاريخ ١٩٣٣/٣/٢٥ حيث قالت ان النقل القائم على مصلحة للناقل ليس نقل يشمله الاستبعاد من الضمان ، بل يظل مجانيا يستفيد المضرور من الضمان .

انظر الحكم : Rev. gén. ass. terr. 1933, p. 600.

ولاشك أن الاتجاه الأخير المتعلق بعدم شمول شرط استبعاد النقل بعوض من الضمان للنقل القائم على مصلحة للناقل انما يتفق مع ما توصلنا اليه من تحديد لمقصود النقل المجانى لكونه يتم دون مقابل نقدى وان كان يتضمن مقابلا من نوع آخر .

اما فيما يتعلق باستفادة الراكب من الضمان الناشىء عن التأمين الاجبارى فى نطاق القانون المصرى ، فقد ورد فى الشروط العامة الملحقة بقرار وزير المالية والاقتصاد رقم ١٥٢ لسنة ١٩٥٥ بتنفيذ حكم المادة الثانية من قانون التأمين الاجبارى . وجاء فيها ان التزام المؤمن بتغطية المسئولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات يسرى لصالح الغير المصاب أيا كان نوع السيارة التى وقع منها الحادث ولصالح الركاب من حوادث السيارات الآتية : سيارات الأجرة وتحت الطلب وسيارات النقل العام للركاب وسيارات النقل الخاص وسيارات الاسعاف وسيارات النقل المسموح بوجود ركاب بها (١٧) .

ويتضح من النص ان القرار قد فرق ، بشأن استفادة الركاب من الضمان الناشىء عن التأمين الاجبارى ، بين طائفتين :

الطائفة الأولى : ركاب السيارات والموتوسيكلات الخاصة ، حيث حظر عليهم المشرع الاستفادة من الضمان دون تفرقة بين ما اذا كان النقل قد تم بأجر أو بدون اجر (١٨) .

الطائفة الثانية : وتشمل ركاب باقى أنواع السيارات الأخرى غير السيارات والموتوسيكلات الخاصة ، حيث اجاز لهم المشرع الاستفادة من الضمان الناشىء عن التأمين الاجبارى ، دون تفرقة بين النقل بأجر والنقل بغير أجر (١٩) .

---

(١٧) انظر : النشرة التشريعية ، ديسمبر سنة ١٩٥٥ ص ٣٩٤٤ .

انظر بالتفصيل فيما بعد القسم الثانى من الرسالة : فكرة التأمين الاجبارى ميرر لتطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة .

ونلحظ من ذلك اذا ، انه لا توجد اهمية فى مصر للتفرقة بين النقل بعوض والنقل المجانى فيما يتعلق بالاستفادة من الضمان الناشىء عن التامين الاجبارى ، بخلاف الامر فى فرنسا .

ومن المنطقى الآن ، وبعد ابراز اهمية تحديد مفهوم النقل القائم على مصلحة للناقل ، ان ننتقل الى تحديد هذا المفهوم .

١٧ — ثانيا : مفهوم النقل القائم على مصلحة للناقل :

خلص الينا مما مر ، ان خطورة لا يمكن تجاهلها ، يتعرض لها الراكب فى فرنسا ، من حيث نظام المسئولية والاستفادة من الضمان الناشىء عن التامين الاجبارى . ولما كان تجاوز هذه الخطورة ، يتوقف على تحديد مفهوم النقل القائم على مصلحة للناقل ، كان لابد من البحث عن معيار لتحديد ذلك النقل .

فعلى صعيد القضاء ، اتجهت محكمة النقض الفرنسية ، بغية تحديد النقل القائم على مصلحة للناقل ، الى اتباع معيار سلبى غير محمود فى نظرنا . فقد أخذت المحكمة المذكورة فى اعتبارها مصلحة الراكب المضرور فقط .

ونذكر من قضائها ما يدل فى اعتقادنا على مقصودها هذا :

« حيث انه يتضح من اثباتات الحكم محل الطعن Constatations de l'arrêt attaqué ان الراكب قد نقل فى سيارة الاول (الناقل) بقصد تجربة السيارة لمصلحة المضرور .... » (٢٠) .

وقد عدلت النقض الفرنسية عن موقفها السابق ، بحكم لدائرة العرائض قررت بمقتضاه ان النقل بالسيارة لا يكون على سبيل المجاملة عندما يتم لمصلحة الناقل (٢١) .

---

(٢٠) Cass. Civ. 7-1-1929 : S. 1929-1-249, note Esmein.

(٢١) Cass. Req. 1-3-1933 : Gaz. Pal. 1933-1-865.

وعندى ، فاننى لا اتفق مع محكمة النقض الفرنسية فيما ذهبت اليه من اعتماد على مصلحة الراكب المضرور ، لتحديد مفهوم « النقل القائم على مصلحة للناقل » .

فالمقصود بهذا النقل ، ونقا لما توحى به الفاظ العبارة الأخيرة وحسب المفهوم الواسع للنقل المجانى ، انه ذلك النقل الذى يحصل فيه الناقل على مقابل غير نقدى . ومن ثم ، فانه يتعين إعتبار هذا المقابل ومن يتقاضاه ، فيصلا فى تحديد مفهوم هذا النقل .

كذلك ، فاننى ذكرت من قبل أن القضاء الفرنسى قد ربط بين طبيعة النقل محددة على أساس فكرة المقابل ونظام المسئولية الذى يخضع له الناقل . ورتبت على ذلك نتيجة مؤداها أن ثمة اهمية لا يمكن اغفالها ، تتعلق بتحديد طبيعة النقل على أساس فكرة المقابل — وهو معيار سلكناه فى تحديد النقل المجانى — لارتباط ذلك بتحديد نظام المسئولية الذى يخضع له الناقل . ولما كان الأمر كذلك ، كان يجب على المحكمة ان تبحث المسألة من جانب الناقل ، وما اذا كانت له فى النقل مصلحة أم لا ؟ وهو ما فعلته دائرة العرائض . وقيل فى تأكيد ذلك « ان المسئولية تقع على عاتق الناقل وليس المضرور . ومن هنا ، فانه من المتعين بحث المسألة من زواية المسئولية » (٢٢) .

يتضح اذا ، كيف ان محكمة النقض قد اخذت فى اعتبارها هذه المرة ، مصلحة الناقل معيارا لتحديد مفهوم النقل القائم على مصلحة للناقل . وتأسيسا على ذلك ، فاننا نستطيع أن نحدد المقصود « بالنقل القائم على مصلحة للناقل » بأنه ذلك النقل الذى يتم لمصلحة الناقل ، ولا يهم أن تتعلق بالنقل مصلحة للمضرور (٢٣) .

---

(٢٢) Poupard : "Les ayants droit d'une victime d'un accident d'automobile, responsabilitd et assurance". Thèse Paris, 1963, p. 34.

(٢٣) انظر Dupeyroux : "Contribution à la théorie générale de l'acte à titre gratuit". Thèse Toulouse, 1955, p. 82, No. 71.

ومن الجدير القول ان هناك من الفقه الفرنسي من عارض التفرقة بين النقل القائم على مصلحة للناقل والنقل مجاملة فى نطاق النقل الجوى . ومن اقوى انصار هذا الاتجاه الاستاذ شوفو الذى قال بانه لا محل للتفرقة بينهما . وان النقل المجانى gratuit فى قانون ٢ مارس ١٩٥٧ يشملهما معا (٢٤) .

وقد أثار هذا الاتجاه اقتناعا لدى بعض المحاكم .

وقضى بأن قانون ٢ مارس ١٩٥٧ (الذى ينظم مسئولية الناقل الجوى بالمجان) يسرى بالنسبة للنقل الجوى المجانى transport aérien gratuit بصفة عامة ، اى ذلك النقل الذى لا يتضمن اجرة نقدية rémunération (٢٥) .

وفى نفس الاتجاه ، قضى ايضا ، بصدد تحديد نطاق القانون السابق انه يتعين اثبات خطأ الناقل حتى تتحقق مسئوليته دون أن يؤخذ فى الاعتبار تكييف النقل بانه قائم على مصلحة للناقل intéressé وان احكام معاهدة فارسوفيا التى طبقت داخليا فى فرنسا بموجب القانون المذكور ، لم تتناول الا النقل بعوض والنقل المجانى (٢٦) .

ولا يفوتنا ان نذكر ايضا ، ان القانون البلجيكى لم يعرف التفرقة بين النقل مجاملة والنقل القائم على مصلحة للناقل فى نطاق النقل

---

(٢٤) Chauveau : "Le transport aérien gratuit". J.C.P., 1961-1-1556.

"Transport aérien et lois 2 Mars 1957". D. 1962. Chron. p. 147.

عكس ذلك : Benathar : "La responsabilité du transporteur bénévole et intéressé". Rev. gén. de l'air et de l'espace, 1963, p. 257.

(٢٥) Trib. Gran. Inst. Clearmont : 9-2-1962, R.P.D. A. 1962, p. 105.

(٢٦) Trib. Grand. Inst., Paris, 21-6-1969.

المجانى ، بل انه قابل بين النقل المجانى بالمعنى الواسع حيث لا يوجد مقابل نقدى والنقل بعوض حيث يوجد المقابل النقدى (٢٧) .

المبحث الثانى

تاثير المصلحة الادبية والمحتملة

١٨ — تقسيم :

رأينا أن النقل على مصلحة للناقل هو ذلك النقل الذى تتعلق به مصلحة للناقل .

واتضح لنا ان اهمية تحديده تتجسد فى اختلاف نظام المسئولية الذى يخضع له الناقل فى نطاق فكرة النقل المجانى بالمعنى الواسع حيث يخلو النقل من المقابل النقدى ، الى جانب الاهمية بخصوص الاستفادة من الضمان الناشىء عن التأمين . ذلك ان محكمة النقض الفرنسية قد اتجهت كما ذكرت من قبل — الأمر الذى سنتناوله بالتفصيل فى القسم الأول — الى القول بتطبيق قواعد المسئولية القائمة على اساس اثبات الخطأ ، اذا كان النقل قد تم دون أن يحصل الناقل على أى مقابل من أى نوع . بينما اتجهت الى تطبيق قواعد المسئولية عن الأشياء اذا كان الناقل قد حصل على مقابل غير نقدى كان تكون له مصلحة فى النقل . ويتضح اذا ، ان هذا الاختلاف فى احكام المسئولية فى نطاق الفكرة الموسعة للنقل المجانى ، انما يجد مصدره فى وجود المقابل غير النقدى أو عدم وجوده ، واذا كانت محكمة النقض الفرنسية قد حظرت تطبيق المسئولية عن الأشياء فى حالة انعدام المقابل

(٢٧) انظر : Pirson : "Droit belge de la responsabilité civile complément au traité pratique de la responsabilité civile de H. Lalou", Paris, 1964, p. 25, No: 328.

فى هذا المعنى : Besson : "Responsabilité et assurance automobile". Colloque juridique international, 1960, p. 11.

ويقول ان القانون البلجيكى شبه النقل القائم على مصلحة للناقل بالنقل مجاملة .

غير النقدى ، كان من المنطقى ان تقول بتطبيقها اذا توافر هـذا المقابل متمثلا فى ان الناقل له مصلحة فى عملية النقل .

واذا كانت النقض الفرنسية قد رتبت هذا الاثر — تطبيق المسئولية عن الأشياء — اذا كان المقابل يتمثل فى مصلحـة مادية ، فاننا نتساءل عن تأثير المصلحة الادبيـة ، وهل تكفى لجعل النقل بمقابل أم انه يظل مجاملة مع وجودها ؟ ليس هـذا فقط ، بل اننا نتساءل أيضا عما اذا كان من الضرورى ان تكون المصلحه محققه ؟ وسوف نبحث ذلك .

١ — تاثير المصلحة الادبية l'intérêt moral

١٩ — على الرغم من عدم وجود اى سبب للتفرقة من حيث الاثر بين المصلحة المادة والادبية ، فاننا نجد جانبا من احكام القضاء يؤيد العكس وبالرغم من ان المنطق يوحى بغير ذلك كما ذكرت ، الا ان جانباً من الفقه يؤيد التفرقة السابقة . وسوف نتولى تفصيل ذلك .

٢٠ — موقف القضاء :

ذهبت بعض الاحكام الى القول بأن وجود مصلحة ادبية للناقل فى عملية النقل ، لايؤدى الى اعتباره نقلا بمقابل غير نقدى حسب المفهـوم المالى الواسع للمجانية كما أوضحته من قبل .

فى قضية تتلخص وقائعها فى قيام شخص بنزهة مع خليلته المتزوجة فى سيارة يتولى قيادتها ، وكان الهدف من النزهة البحث عن فندق لممارسة فعل غير مشروعة . وأثناء العـودة ، وقع حادث للسيـارة على اثر الاصطدام بشجرة ، مما ترتب عليه وفاة الخليله ، قام زوجها برفع دعوى بالتعويض على الناقل ، على اساس صفته كحارس للسـيارة فى نطاق المادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى ، وأنه قد أرتكب خطأ فى نطاق المادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى .

وبعد نظر القضية ، أصدرت محكمة ديجول المدنية لأول درجة حكما فى ٦ يوليو ١٩٤٩ ، بالزام الناقل بالتعويض على اساس المادة ١/١٣٨٤

مدنى فرنسى . استندت المحكمة الى ان النقل لم يتم خاليا من المقابل ، وانمة تتعلق به مصلحة للناقل . فالناقل لم يقم بالنقـل على سـبيل المجـاملة alturiste ، ولكنه قام بهالنزهة ومن اجل والمتعة plaisir ، ومن ثم فان لكل منهما مصلحة فيه ، وان النقل محل النزاع يكون المقابل لما حصل عليم الناقل من خليلته .

" ... que le transport litigieux constituait le prix des faveurs accordées à C"

ويتضح من الحكم ان المحكمة قد اعتبرت النقل قائما على مصلحة للناقل وهى مصلحة معنوية .

ولكن المحكوم عليه استانف الحكم السابق ، مدعيا ان النقـل تم مجاملة دون اى مقابل ، وكان يهدف من وراء ذلك استبعاد تطبيق قواعد مسئولية حارس الاشياء .

واصدرت محكمة استئناف ديجون حكما فى ٢٦ يناير ١٩٥٠ ، (٢٨) ايدت بمقتضاه طلبات المستانف . وقالت ان النقل قد تم مجاملة دون أن تكون للناقل فيه اى مصلحة ، ورفضت من ثم اعتبار الناقل قائمـا على مصلحة للناقل ، وقضت بعدم تطبيق قواعد المسؤلية على الاشياء .

وجاء فى قضاء الاستئناف مايلى :

« .... حيث ان فكرة الفائدة la notion de profit التى اتخذها القضاء دعامة لتطبيق القرينة القانونية تتعلق بالتاثير l'incidence المباشر او غير المباشر للنقل على المصالح المالية للحارس ، وأنه اذا لم يكن من الضرورى أن تكون التقدمه l'avantage التى يحصل عليها مادية أساسا ، فانه يتعين أن تكون قابلة لان تؤدى الى تحسين او تدعيم حالته وتيسير شئونه ....

doit être susceptible d'augmenter ou de consolider sa situation, de raffermir ou de favoriser ses affaires.

---

(٢٨) انظر حكم الاستئناف :

Cour d'Appel de Dijon : D. 1950, p. 175, note, Ponsard.

وحيث ان نقل السيدة ، وقد تم لعلاقة عاطفية acte de galanterie على حد تكييف قضاء الدرجة الاولى ، لاصلة بمصالح المستانف ......
وفضلا عن ذلك ، وحيث ان فكرة الفائدة لاتكون الا بالاستفادة بمصلحة مشروعة ، وأن مقابل النقل يتعين ان يكون تقدمه مشروعه avantage licite وحيث انه من المهم ، نتيجة لذلك ، أن نقرر ، وفقا لأوراق الدعوى ان (الناقل) قد اثبت بيقين عدم وجود اى فائدة ناتجة عن النقل المجانى. فان الاستثناء الوارد على قاعدة عدم امكان إحتجاج خلف المضرور les ayants droit بالقرينة القانونية للمسؤلية يجب ان يستبعد بالضرروة .... »

وعلى حد ما نستطيع استظهاره من الحكم ، فاننا يمكن أن نحدد الاسباب التى استندت اليها محكمة استئناف ديجون فى رفضها اعتبار النقل قائما على مصلحة للناقل ، ونوجزها فيما يلى :

السبب الاول : ان الفائدة التى يحصل عليها الناقل لاتؤدى الى ترتيب اثرها المرجو فى نفى صفة المجاملة فى النقل الا اذا كان لها تاثير مباشر أو او غير على ذمته المالية ، بأن تؤدى الى زيادتها أو تدعيمها .

ان انعدام الطابع المالى للفائدة كان الدافع الأول لدى المحكمة فى عدم اعتبارها مصلحة الناقل ، وتاكيدها ان النقل قد تم مجاملة دون اى مقابل .

السبب الثانى : ان النقل يعتبر قد تم دون أى مقابل طالما أن للناقل فيه مصلحة غير مشروعة . ان عدم المشروعيـة كان الدافع الثانى لدى المحكمة فى تاكيدها أن النقل قد تم مجاملة .

وأمام محكمة النقض الفرنسية ، حيث طعن بالنقض ضد حكم استئناف ديجون ، ايدت الأولى الأخيرة ، ورددت نفس الاسباب تقريبا . وقالت ان قضاء الموضوع وقد قضى — بحق — برفض قبول دعوى الزوج المبنية على المادة ١٣٨٤/١ مدنى ضد مالك السيارة فانه يكون بذلك قد

برر تضاءة لانه « قد ثبت ان الناقل لم يحصل على اى فائدة من النقل » وأن فكرة الفائدة لا تنطبق الا فيما ينطبق بالمصلحة المالية (٢٩).

يتضح لنا مما سبق ، كيف أن القضاء اتبع معيارا ماديا (ماليا). فى تحديد النقل القائم على مصلحة للناقل ، هذا من ناحية . ومن ناحية أخرى فإن مؤدى القضـاء السابق هو عدم كفاية المصلحة الادبية لنفى صفة المجاملة وبالتالى اجعل النقل قائما على مصلحة للناقل .

٢١ — موقف الفقه :

ذهب البعض فى نطـاق الفقه الفرنسى الى القول بأن المصلحة الادبية لا يمكن أن تجعل العمى بمقابل وانما يستلزم ان تكون المصلحة مادية حتى تستبعد المجاملة (٣٠) .

ولم يكن هذا الرأى فريداً ، بل ان هناك مَن سبقه الى القول بانه لا تعارض بين المصلحة الادبية ومجاملة النقل التى تفترض وجود هذه المصلحة (٣١) .

وقد نال القضاء السابق تأييد الفقه فى جانب منه .

فقد ذهب الاستاذان هنرى وليون مازو فى تعليقهما على حكم استئناف ديجون الذى عرضناه فيما سبق ، الى القول بأن النقل يظل

---

(٢٩) Cass. Civ. 16-11-1956 : D.P. 1957, p. 180, note Ponsard.

فى نفس المعنى : Cass. Civ. 19-5-1958 : D. 1959, p. 294.

(٣٠) Champeau : "Etude sur la notion juridique de l'acte à titre gratuit en droit civil français". Thèse Strasbourg, 1931, p. 90, No. 75.

(٣١) Hulot : "La responsabilité civile du transporteur bénévole en droit français, allemand, anglais et italien". Thèse Lille, 1944, p. 29.

وفى هذا المعنى : Moreau : "De la responsabilité civile des voituriers de complaisance". Thèse, Rennes, 1928, p. 8.

مجانيا « لأن العاشق لا يبحث عن مصلحة مالية ، وان البحث عن فندق مريح يعتبر عملا يدخل فى طائفة الاعمال التى تنطوى على المجاملة البحتة . التى تميز النقل مجاملة » (٣٢) .

وذهب رأى آخر ، فى تأييده لهذا القضاء ، الى القول بأن « الصيغة التى استخدمتها محكمة استئناف ديجون هى صيغة صائبة » (٣٣) « وان المعيار الذى وضعته النقض هو معيار رائع séduisant لانه يؤدى الى سهولة التمييز بين النقل مجاملة والنقل القائم على مصلحة للناقل . فالأمر يتعلق بفحص الصفة المالية للمقابل الذى قدمه المسافر » (٣٤) ..

وقيل ايضا فى تأييد القضاء السابق « أن المجاملة تتعارض مع المقابل المادى فقط ، وعلى العكس ، فان الاغراض الادبية أو العاطفية Les espérances morales ou sentimentales تصدر عادة وبالطبيعة عن فعل ينطوى على المجاملة ، ولا تزول المجاملة الا حيث يوجد هدف الربح » (٣٥) .

واخيرا ، وفى نفس الاتجاه السابق ، قيل « أن كل اعتبار أدبى بحت يبقى داخل دائرة المجاملة ، لأن هذه الاعتبارات الادبية لا تصدر الا عن الرغبة فى تحقيق أهداف مثالية » (٣٦) .

---

(٣٢) Mazeaud (H.L.) : Note sous Dijon, 26-1-1950. Rev. tr. civ., 1950, p. 360.

(٣٣) Rodelias : "Du transport bénévole critère et notion de faute". Thèse, Paris, 1960, p. 50.

(٣٤) Rodelias : Op. cit., p. 52.

(٣٥) Aberkane : Note sous Cass. Civ., 19-5-1959, D. 1959, p. 294.

(٣٦) Poupard : Thèse, op. cit., 1963, p. 53.

وانظر فى تأييد ذلك بانكار قيمة المصلحة الادبية :

Lamoine : Note sous Cass. civ., 13-5-1947, R.F.D.A., 1948, p. 103, notamment p. 105.

Sidi (G.) : "Services gracieux et réparation du préjudice. Etude de responsabilité civile". Thèse, Paris, 1966, pp. 33 et 35.

Caby : "Cours doct. fac. dr. du Caire, 1966-1967, p. 25.

٢٢ — نقد موقف القضاء والفقه :

ليس ثمة شك الآن فى ان عدم تاثير المصلحة الادبية ، انما يعتبر محصلة ذلك الجانب من الفقه والقضاء ، وتقديرى ، انه لا يمكن الاتفاق معه فيما ذهب اليه .

ذلك ان ما ذهب اليه القضاء السابق ، انما يتعارض مع قضاء محكمة النقض الفرنسية (٣٧) . وكان بمناسبة قضية قام فيها شخص بنقل ممرضة لدى ابنته المريضة لتتولى بذل العناية الواجبة لها ، وفى اثناء الطريق وقع حادث اصيبت فيه الممرضة ، التى قامت برفع دعوى بالتعويض على الناقل .

وقضت المحكمة العليا الفرنسية بالزام المدعى عليه بتعويض الضرر الذى الم بالممرضة المصابة على أساس المادة ١٣٨٤/١ مدنى فرنسى . وقطعت بذلك خط الرجعة على ادعاء الناقل بأن النقل قد تم مجاملة بلا اى مقابل . لتؤكد فى الوقت نفسه أن النقل قد تم لمصلحة الناقل ، التى تتمثل فى سرعة نقل الممرضة لتتولى علاج المريضة ، وهى لاشك مصلحة معنوية .

وعلى ذلك ، فانه يمكن القول مع البعض بأن المصلحة المالية كمعيار اصرت عليه محكمة النقض لتحديد النقل القائم على مصلحة للناقل ، انما هو أمر يتعارض مع قضاء قديم للمحكمة نفسها (٣٨) .

وعليه ، فان ما ذهبت اليه محكمة استئناف ديجون وايدتها فيه محكمة النقض الفرنسية ، قد تقرر فى حالة خاصة لها من الوقائع ما يبررها ، وبالتالى فلا يمكن ان يعتبر مبدأ يشكل صرحا قضائيا فى هذا الصدد .

---

(٣٧) انظر فيما سبق هامش رقم ٢ ص ٣٢ .

(٣٨) Esmein : Note sous Cass. Civ., 16-11-1956. J.C.P., 1956-2-9704.

ليس هذا فقط ، بل اننا نرى ان ما فصل فيه هذا القضاء لا علاقة له بما للمصلحة الادبية من تاثير على صفة المجاملة فى النقل ، ولكن نراه قد فصل فى مشروعية المصلحة .

وفى مجال الرد على الفقه ، وهو امر ينسحب بطبيعة الحال على على القضاء محل النقد ، فاننا نتساءل : لما ننكر على المصلحة الادبية كل قيمة وتأثير وهناك استقرار على تعويض الضرر الادبى ؟

وعلى ذلك فاننا مع الاستاذ اسمان فيما ذهب اليه من اعتبار المصلحة الادبية مقابلا لعملية النقل حيث قال « انه لا يوجد نقل مجاملة طالما ان هناك مقابلا ، وان التقدمة تكون هذا المقابل ولو كانت ادبية » (٣٩) .

وقد اكد ذلك ايضا بقوله « انه من الممكن أن يتمثل المقابل فى مصلحة ادبية حيث لا يشترط ان يكون له طابع مالى » (٤٠) .

واشترط ان تكون مشروعة (٤١) .

---

(٣٩) Esmein : Op. cit.

فى هذا المعنى لنفس الفقيه ، حيث اعتبر المصلحة الأدبية مقابلا .

Cours doct. 1949-1950, p. 186. Note, J.C.P., 1958-2-10674.

(٤٠) Esmein : Cours doct. 1933-1934, p. 97.

(٤١) Esmein : Op. cit., p. 56.

وانظر فى القول بأن المصلحة الادبية مقابل :

Dorville : "L'intérêt morale dans les obligations". Thèse, Paris, 1901, p. 336.

Imbrecq : "Les accidents de la locomation et la jurisprudence nouvelle". Paris, 1933, p. 188, No. 156.

Boitard : "Les contrats de services gratuils". Thèse, Paris, 1941, p. 143.

Borricand : "Le transport gratuit". Paris, 1965, p. 9, No. 10.

Sioufi : "Le transport gratuit en droit libanais et en droit français". Paris, 1965, p. 32, No. 16 et p. 33, No. 18.

وذهب البعض الى القول ايضا بأن « المصلحة الادبية تكفي لالقاء التزام محدد على عاتق الناقل ، إلا اذا كانت مصلحة غير مشروعة (٤٢) » .

وفى تدعيم رأينا ، فاننا نستعرض بعض احكام القضاء الفرنسى التى تؤكد فى مضمونها هذا الرأى .

ففى حكم لاستئناف كولمار قالت انه ليس من الضرورى : لاستبعاد النقل مجاملة ، اثبات حق الناقل فى اجرة محددة لدى الراكب ، او اتفاق يستطيع بمقتضـاه الناقل ان يقاضى الراكب ، وانما يكفى ان يحصل الناقل على مصلحة ايا كانت un intéret quelconque مما يستنتج منه ان هذه المصلحة قد تكون ادبية (٤٣) .

وقضى ايضا ، بمناسبة قيام شخص بنقل صديق له فى سيارته على ان يتولى الأخير قيادة السيارة بدلا من الأول فى حالة تعبه ، ان مصلحة الناقل المتمثلة فى الاستراحة من التعب الذى يعانيه ، وان كانت مصلحة غير مادية ، فانها تجعل النقل قائما على مصلحة للناقل وتنفى عنه صفة المجاملة (٤٤) . وهو ما اكدته محكمة النقض الفرنسية فى قضية مماثلة بقولها ان قيـام الراكب — بواسطة ثلاثة شهود — باثبات ان الحارس قد اخذه معه فى سيارته يوم الحادث ليتبادل معه عجلة القيـادة فى حالة التعب فان هذا النقل يكون قائما على مصلحة للحارس (٤٥) .

والخلاصـة أن المصلحة الادبية ، شأنها فى ذلك شأن المصلحـة المادية ، تعتبر مقابلا لعملية النقل . ولكن يشترط أن تكون مشروعة .

---

(٤٢) Frossard : "La distinction des obligations de moyens et des obligations de résultat", Thèse, Lyon, 1962, p. 264, No. 422.

(٤٣) مشار اليه فيما سبق Colmar : 28-4-1936.

(٤٤) Cour d'Appel de Poitiers : 8-12-1954. J.C.P., 1955-2-8510.

وايدته النقض الفرنسية فى حكم بتاريخ ١٩٥٨/٣/١٤ — مشار اليه فيما سبق ص ١٥ .

(٤٥) Cass. Civ., 28-2-1964. Gaz. Pal. 1964-1-352.

٢ ــ تأثير المصلحة المحتملة l'intérêt éventuelle

٢٣ ــ ذهب البعض فى انكاره تأثير المصلحة المحتملة بصفة عامة ، الى القول بأن نية الحصول على ربح محتمل لا تكفى لتحويل عقد معاوضة الى تصرف ينطوى على المجاملة (٤٦) . وكان تأييد ذلك بالقول ببقاء النقل مجاملة اذا كانت مصلحة الناقل فى النقل لا تعدو كونها مصلحة محتملة (٤٧) .

واكدت ذلك محكمة استئناف ليون فى نطاق النقل المجانى ، فيما يتعلق بقيام مالك سيارة بنقل شخص يريد شراءها وكان النقل بقصد تجربة السيارة وقالت المحكمة ان هذا النقل يعتبر نقلا بالمجان (٤٨) .

ونرى مع البعض (٤٩) ان المصلحة المحتملة تعتبر مقابلا ينفى صفة المجاملة فى النقل ، طالما ان تحققها فى المستقبل أمر ممكن ليس مستحيلا .

وعلى نفس الوتيرة كان قضاء النقض الفرنسية بصدد قيام شخص بنقل آخر معه فى سيارته حتى يتولى الاخير قيادتها عند الضرورة (٥٠) .

---

(٤٦) Baraud : "L'assurance des personnes transportées à titre gratuit". Thèse Paris, 1933, p. 30.

(٤٧) Sidi (G.) : Thèse, op. cit., 1966, p. 19.

(٤٨) Cour d'Appel de Lyon : 2-4-1936. Rev. gén. ass. terr., 1936, p. 599. Note Picard.

(٤٩) انظر : Taupiac : "La responsabilité du transporteur bénévole". Thèse Paris, 1944, p. 32.

Dupeyroux : Thèse, op. cit., 1955, p. 83, No: 71.

Bijot : "Responsabilité du fait des choses". J. Cl. Respone. Civ. 1970, Part 2, 30 cahier, p. 7, No. 23.

انظر فى هذا المعنى بالنسبة للنقل الجوى :

ثروت انيس الاسيوطى ، المرجع السابق ، رقم ٦٢ ص ٩٢ .

ويقول :

« لا يلزم ان يحصل الناقل بالفعل على ربح طالما ان ذلك كان هدف العملية » .

(٥٠) سبق الاشارة اليه ، ص ٤٩ Cass. Civ., 28-2-1964.

٢٤ — والخلاصة :

ان النقل القائم على مصلحة للناقل هو نقل يتم لمصلحته . هذه المصلحة قد تكون مادية او ادبية ، محققة او محتملة . ولكن يشترط ان تكون مشروعة . ويتم تقدير المصلحة فى جانب الناقل عند بدء عملية النقل .

المبحث الثالث

صورة النقل القائم على مصلحة الناقل

٢٥ — تقسيم :

اذا كان يبين من استعراض ما تقدم ، أن النقل القائم على مصلحة للناقل هو نقل تتعلق به مصلحة له ، الا اننا لا نرى فيه — لكونه يتم لمصلحة الناقل وحده — الصورة الوحيدة لهذا الوجه الأول للنقل المجانى . ولكنه يشمل الى جانب ذلك ، النقل الذى يتم لمصلحة الناقل والراكب ، ويشمل ايضا الحالة التى يتعهد فيها الراكب بآداء خدمة للناقل كمقابل لعملية نقله .

وأخيرا ، فان النقل القائم على مصلحة للناقل يشمل ايضا الحالة التي يساهم فيها الراكب فى نفقات السفر .

وسوف نتناول كل حالة على حدة .

٢٦ — أولا — نقل يتم لمصلحة الناقل فقط :

غالبا ما يتم النقل وتتعلق به مصلحة يبغى الناقل التوصل الى تحقيقها ، دون أن تكون للراكب المضرور فيه مصلحة مماثلة .

وهناك فى القضاء احكام كثيرة نستطيع ان نستقى منها أمثلة على هذه الصورة .

فقد قضى فى فرنسا ، أنه يعتبر نقلا قائما على مصلحة للناقل ، ولمصلحة الأخير فقط ، قيام صاحب جراج بنقل عميل فى سيارته ليجرب

معه سيارة يرغب الأول فى بيعها له ، لأن الناقل له مصلحة وتتمثل فى الحصول على ربح (٥١) .

ومن القضايا الشهيرة فى هذا الصدد ايضا ، ما قضى به من جانب محكمة استئناف مونبلييه (٥٢) من ان القصاب الذى يأخذ معه فى سيارته شخصا ، ليساعده فى انتقاء الأنواع الجيدة من الحيوانات — وهنا تتركز مصلحته — لا يقوم بنقل على سبيل المجاملة ، وانما هو نقل تتعلق به مصلحة للناقل الذى يتوافر لديه هدف الربح .

ومن قضاء محكمة النقض الفرنسية (٥٣) فى هذا الصدد ، ما قضى به من إعتبار النقل قد تم لمصلحة الناقل فقط ، فى حالة قيام شخص بنقل آخر الى شقته لبحث مسالة تجهيزها l'installation الذى يعتزم القيام به .

كذلك ما قضى به من جانب محكمة النقض الفرنسية فى حالة قيام شخص بنقل آخر للاستفادة من مشورته فيما يتعلق بتحويل ترخيص استغلال براءة اختراع (٥٤) .

وقيام صاحب سيارة بنقل شخص آخر معه لا يرتبط معه بعقد عمل وكان الهدف من النقل المساعدة فى افراغ الحمولة (٥٥) . كذلك قيام مخرج سينمائى بنقل فنانه (٥٦) وقيام تاجر بنقل عملائه للمحل (٥٧) ،

---

(٥١) Cour d'Appel de Grenoble : 2-5-1923. S 1923-2-63.
فى هذا المعنى : Cour d'Appel de Caen : 9-1-1939. D.H. 1939, p. 219.

(٥٢) مشار اليه فيما سبق Montpellier : 12-2-1932.

(٥٣) مشار اليه فيما سبق Cass. Civ., 7-7-1958.

(٥٤) Cass. Civ., 23-11-1961. Bull. Civ., 1961-1-554, No. 793.

(٥٥) والراكب ابن شخص يرتبط مع الناقل بعقد عمل
Cass. Civ., 11-1-1956. Bull. Civ., 1956-2-19, No. 31.

(٥٦) Cour d'Appel de Paris : 24-7-1929. Gaz. Pal. 1929-2-682.

(٥٧) Cour d'Appel de Nancy : 14-4-1958. Gaz. Pal. 1958-2-5.

ونقل قصاب ليقوم بذبح حيوان مصاب (٥٨) . مع ملاحظة أن القصاب لم يحصل على مقابل لعملية الذبح .

٢٧ — ثانيا — نقل يتم للمصلحة المشتركة لكل من الناقل والراكب:

ذكرت أن فكرة المقابل ومن يتقاضاه ، تعد فيصلا فى تحديد طبيعة النقل ، وما اذا كان قد تم لمصلحة الناقل أم أنه نقل مجاملة ، فمصلحة الناقل وليست مصلحة المضرور هى معيار التفرقة بين وجهى النقل المجانى .

وعلى ذلك ، فانه اذا كانت المصلحة فى النقل للراكب المضرور دون الناقل الذى لم يحصل على اى مقابل ، فانها لا تنفى عن النقل صفة المجاملة الا اذا التقت مع مصلحة يبغى الناقل التوصل الى تحقيقها من نقل هذا الراكب . وهو ما نطلق عليه النقل الذى يتم للمصلحة المشتركة لكل من الناقل والراكب . ولا نقصد بالتعبير الأخير أن يكون لكل منهما ذات المصلحة فى النقل بأن تكون متماثلة ، ولكن نقصد به ان يكون لكل منهما ، الناقل والراكب مصلحة فى عملية النقل ، قد تكون — وهذا هو الغالب — مختلفة عن الأخرى . ولا مانع من أن تكون المصلحة هى ذاتها .

وقد أوضحت محكمة استئناف كولمار هذا المعنى بقولها أنه اذا تم النقل للمصلحة المشتركة لكل من الناقل والراكب فانه لا يعتبر نقل مجاملة (٥٩) .

ومن القضايا الشهيرة فى هذا الصدد ، قضاء النقض الفرنسية فيما يتعلق بقيام مالك سيارة بنقل شخص آخر فى سيارته من أجل تجربتها لأن الأخير ينوى شراء هذه السيارة . فقد ذهبت المحكمة أول الأمر الى القول بأن هذا النقل قد تم مجاملة من جانب الناقل الذى ليس

---

(٥٨) Cour d'Appel de Chambéry : 3-3-1959. Gaz. Pal. 1959-1-29.

(٥٩) مشار اليه من قبل Colmar : 28-4-1936.

له مصلحة فى عملية النقل بخلاف المضرور الذى له فى النقل مصلحة وهى تجربة السيارة (٦٠) .

وتعود المحكمة لتعدل عن موقفها السابق فى قضية مماثلة ، لتقضى بان النقل قد تم للمصلحة المشتركة لكل من الناقل الذى يسعى للحصول على ربح والراكب الذى ينوى شراء السيارة ويريد الاطمئنان على سلامتها ، لتؤكد بذلك ان النقل ليس مجاملة (٦١) .

ويتضح اذن انه لا مانع من وجود مصلحة للراكب المضرورة فى عملية النقل وانه لا تأثير لها حيث يتم تقدير المصلحة فى الصورتين السابقين من جانب الناقل . والدليل على انعدام التأثير هذا انه لو توافرت للمضرور مصلحة دون الناقل لظل النقل مجاملة .

٢٨ — ثالثا — نقل يتم مقابل خدمة يسديها المسافر للناقل :

رأينا أن المصلحة المنفردة للراكب المضرور فى عملية النقل ، لايمكن أن تؤخذ فى الاعتبار عند تحديد طبيعة النقل ، وما اذا كان قد تم لمصلحة الناقل أم انه قام به على سبيل المجاملة . وقلنا ان الفيصل فى ذلك هو مصلحة الناقل ، فقد يتم النقل لمصلحته هو فقط ، او لمصلحته ومصلحة الراكب المضرور . وقد تتمثل مصلحة الناقل فى أنه يبغى الاستفادة من خدمة يؤديها له الراكب .

وأحكام القضاء الفرنسى واضحة فى هذا الخصوص .

فقد اتجهت محكمة النقض الفرنسية الى القول بأن النقل يعتبر قائما على مصلحة للناقل ، فى حالة ركوب المضرور فى السيارة بهدف ارشاد هذا الناقل الى الطريق (٦٢) .

كذلك كان قضاؤها ، فى حالة قيام مدير شركة بنقل موظف حيث

---

(٦٠) سابق الاشارة اليه Cass. Civ., 7-1-1929.

(٦١) Cass. Civ., 29-10-1940. S. 1941-1-97.

(٦٢) Cass. Civ., 11-6-1958 : J.C.P. 1958-4-111.

مقر مصنع تابع للشركة ، لفحص مدى صلاحية ما سلم للشركة من مواد (٦٣)

وفى نفس الاتجاه ، قضي أيضا بأن النقل يعتبر قد تم لمصلحة الناقل فى حالة قيام شركة بنقل جيولوجى عهدت اليه بدراسة التربة (٦٤) .

وعلى الرغم من وضوح مضمون القضاء السابق ، الا أن تساؤلا يطرق الاذهان عن المعيار الذى اتبعه فيما ذهب اليه . هل يكفى آداء الخدمة بمجرده أيا كان وقت الاتفاق عليه ؟ أم انه يشترط أن يكون هناك اتفاق على ذلك عند بدء النقل او قبله ؟

اجابة على التساؤل السابق ، فاننا نستطيع أن نستخلص هذا المعيار من قضاء محكمة النقض الفرنسية .

فاذا كنت قد ذكرت انها قد اتجهت الى اعتبار أن النقل قد تم لمصلحة الناقل اذا كان ركوب الشخص المضرور فى السيارة قد تم بهدف ارشاد الناقل للطريق ، فانها قد عادت لتقول فى قضية أخرى مماثلة بأن قيام الركاب الذين أصيبوا فى الحادث بارشاد الناقل الى الطريق الذى يتعين اتباعه ، لا يكون ميزة للناقل تبرر القول بأن النقل ليس مجاملة ، ما دام قد ثبت أنهم ركبوا مع الناقل قصد القيام بنزهة تحقيقا لرغبتهم ومتعتهم (٦٥) .

ولعلى أستطيع القول أن المحكمة العليا الفرنسية قد وضعت نصب عينها نية الناقل قبل بداية النقل أو عند بدئه على الاقل معيار حاسم لتحديد ما اذا كان النقل قد تم لمصلحة هذا الناقل أم مجاملة ، فى الحالة التى يقوم فيها المسافر بآداء خدمة للناقل .

وقد اكدت ذلك فى حكم آخر حين ذهبت الى القول بأن محكمة الاستئناف قد بررت قضاءها بانه لم يثبت أن المسافر قد قبل أخذ

---

(٦٣) Cass. Civ., 15-4-1964. Bull. Civ., 1964-2-218, No. 288.

(٦٤) Cass. Ch. Req., 25-1-1943. D. 4-1943, p. 30.

(٦٥) Cass. Civ., 19-12-1961. Bul. Civ., 1961-2-632, No. 894.

مكانه فى السيارة بهدف آداء خدمة للناقل ، وان المساعدة التى بذلت فى تفريغ السيارة من برميل فارغ كان بها ليس من شأنها ان تغير صفة المجاملة فى النقل (٦٦) .

ويتضح مما تقدم اذا ، انه ولئن ورد فى قضاء النقض الفرنسية ما يفيد انها اعتبرت أن النقل قد تم لمصلحة الناقل فى حالة قيام الراكب بآداء خدمة له ، فانه يبين من الرجوع الى قضائها انها لم تترك الأمر على اطلاقه ، بل ان تحفظا يرد عليه يتعلق بوجوب توافر نية الحصول على هذه الخدمة والاستفادة منها لدى الناقل قبل بداية النقل أو عند بدئه على الأقل .

وليس ادل على سداد هذا الفهم — وهو ما اكدته النقض توا بصدد قيام الراكب بارشاد الناقل الى الطريق — من أن قضاء الاستئناف وقضاء النقض نفسها قد اتبع نفس المعيار فيما يتعلق بتولى الراكب لعجلة القيادة .

فقد قضت محكمة استئناف بواتييه فى حالة قيام شخص بنقل صديق له فى سيارته على أن يتولى الأخير عجلة القيادة بدلا من الأول فى حالة تعبه ، بأن هذا النقل يعتبر قد تم لمصلحة الناقل المتمثلة فى استراحته مما يعانيه من تعب (٦٧) .

ولاشك ان تعلة هذا القضاء تكمن فى أن الناقل له مصلحة فى نقل الراكب ، وانه لديه النية فى الحصول عليها قبل بدء النقل . مما يستنتج منه انه اذا لم تتوافر تلك النية ، فان النقل يكون قد تم على سبيل المجاملة البحتة من جانب الناقل الذى لم يحصل على اى مقابل .

وتأسيسا على ذلك ، فاذا قام شخص بنقل آخر معه فى سيارته دون ان تكون لديه نية الاستفادة من خدمة محتملة يؤديها الراكب ،

---

(٦٦) Cass. Civ., 6-12-1963. Bull. Civ., 1963-2-606, No. 810.

(٦٧) مشار اليه فيما سبق Poitiers ; 8-12-1954.

او اذا كان هذا الراكب قد صعد الى السيارة لهدف آخر فى نفسه كما اذا كانت قيادة السيارات تشبع لديه الرغبة فى ممارسة هـذا النوع من الرياضة ، أو اذا كان هـذا الراكب قد قام بقيـادة السيارة بصـورة عفوية خلال الطريق ودون ان يطلب اليه الناقل ذلك ولم يكن قد اتفق معه عليه قبل بدء النقل ، ففى هذه الحالات ، يظل النقل مجاملة ، لأن الوضع سـيظل كما هو ولن يتغير « طالما أن الناقل لم يعلم بأسـلوب المسافر فى آداء الخدمة » (٦٨) .

وبناء على ذلك قضى من جانب محكمـة استئناف اميان بأن تولى الراكب عجلة القيادة خـلال الطريق ليس من شأنه أن يعدل من صفة المجاملة فى النقل طالما أن ذلك قد تم رغبة منه فى ممارسة هـذا النوع من الرياضـة وليس بهدف تقديم مساعدة حقيقيـة للناقل باعفائه من القيادة فى حالة التعب (٦٩) .

وقد استقرت على ذلك محكمة النقض الفرنسية حين قالت بعدم ثبوت صفة المجاملة فى النقل ، طالما أن المسافر فى السيارة التى وقع لها الحادث قد أثبت أن الناقل كان قد أخذه ليتبادل معه عجلة القيادة ، وأن قضاء الموضوع ـ على حد قول المحكمة ـ يستطيع أن يستنتج من ذلك ان النقل محل النزاع لا يتجرد من المصلحة (٧٠) .

٢٩ ـ رابعا ـ مساهمة الراكب فى نفقات السفر :

قد يثور فرض يقوم فيه الراكب بالمساهمة فى نفقات السفر عن طريق قيامه بدفع جزء من نفقات الوقود مثلا ليثور التساؤل عن طبيعة نقله ، وما اذا كان من الممكن اعتبـار أن نقله قد تم بمقابل ام على سـبيل المجامـلة ؟

لقد حسمت محكمة النقض الفرنسية هـذا الأمر فى حـكم بتاريخ

(٦٨) Sidi (G.) : Thèse, op. cit., 1966, p. 20.

(٦٩) Cour d'Appel d'Amiens : 5-10-1955. J.C.P., 1955-2-8937.

(٧٠) مشار اليه فيما سبق Cass. Civ., 28-2-1969.

٢ يوليو ١٩٦٤ (٧١) فى قضية قام فيها شخص بنقل آخر وزوجته واتفق مع الزوج على دفع نفقات الوقود .

وقالت فى حكمها أنه طالما ان الناقل قد اعترف بأن الراكب قد طلب منه أن يقوم بنقله هو وزوجته بسبب اضراب عمال السكة الحديد ، وانهما قد اتفقا على أن يقوم الراكب بدفع نفقات الوقود ، فان قضاء الموضوع يستطيع أن يستنتج بناء على هذه الأسباب ، أن الناقل لم يكن ليرضى بالنقل لا اذا كانت له مصلحة فيه لأنه لم يتحمل نفقات السفر .

ويبين من الرجوع الى احكام النقض الفرنسية ، أنها قد سلكت نفس الاتجاه ولو كانت المساهمة فى النفقات جزئية . وقضى من جانبها بانه طالما قد ثبت ان الراكب قد دفع جزءا من نفقات الوقود frais d'essencef الذى استخدم فى نقله ، فان هذا النقل لا يمكن ان يعتبر مجانيا (٧٢) .

وقالت فى حكم آخر ان النقل لم يتم مجاملة dans un but purement désintéressé ولكنه قد تم للمصلحة المشتركة intérêt commun طالما ان المسافر قد دفع نصف مصروفات الوقود (٧٣) والناقل النصف الآخر .

ومن تقصى القضاء السابق ، يتضح لنا ان حصول الناقل على كل او بعض نفقات الوقود من شأنه ان يؤدى الى نفى صفة المجاملة فى

(٧١) Cass. Civ., 2-7-1964. Bull. Civ., 1964-2-399, No. 535.

(٧٢) Cass. Civ. 17-10-1957 : J.C.P., 1957-4-somm., p. 166.

وفى هذا المعنى : Cass. Civ., 15-10-1964 : Gaz. Pal., 1964-2-456.

وقالت فيه النقض الفرنسية ان النقل لا يعتبر قد تم مجاملة ما دام قد ثبت ان مصروفات الطريق frais de route قد تحملها مالك السيارة واثنين مسافرين .

(٧٣) Cass. Civ., 7-11-1957 : J.C.P., 1957-4-somm., p. 179.

انظر عكس ذلك Toulouse : 1-7-1959 : D. 1959, somm., p. 90.

يعتبر النقل مجاملة طالما يحصل الناقل على اى مقابل ولو تقاضى جزءا من مصروفات الوقود essence ما دام الناقل يتحمل باقى المصروفات ومنها مصروفات الزيت huile

النقل واعتبـــاره قائما على مصلحـــة الناقل ، وتتمثل فى عـــدم تحمله لنفقات السفر .

ونستطيع ان نلحظ ايضا : ان اى قدر من المقابل يكفى مهما كان ضئيلا لنفى صفة المجاملة ، على اعتبار انه ليس من الضرورى أن يكون هناك تســـاوى فى القيمة بين المقابل وخدمة النقل ، فقد يكون بينهمـــا تفـــاوت .

الا اننا نورد على ذلك تحفظين :

١ ــ انه اذا كان الأصل هو عدم ضرورة التساوى فى القيمـــة بين خدمة النقـــل والمقابل ، فان ذلك لا يعنى ان المقابـــل التافه يكفى لجعل النقل بمقابل . وعلى ذلك فانه يشترط ــ وهنا يتجســـد التحفظ الأول ــ الا يهبط هذا المقابل الى القدر الذى يجعله فى حكم العدم (٧٤) .

٢ ــ وحتى اذا تحقق ما هو كفيل بمنع تأثير التحفظ الأول ، فانه يشترط ــ وهـــذا هو التحفظ الثانى ــ أن تكون لدى الناقل ، غداة اتخاذ قراره بالقيام بالنقل أو عند بدء الرحلة ، نية الحصول على هذه النفقات ، حتى يمكن القول بأن الناقل له مصلحـــة فى النقل . ويلاحظ أن هـــذا التحفظ ينطبق سواء كان الراكب قد قام بدفـــع كل أو بعض مصروفات الوقود .

وعلى ذلك ، فان النقل يظل مجامـــلة دون اى مقابل على الرغم من قيام الراكب بدفع كل نفقات الوقـــود او جزء معقول منها ، طالما لم تتوافر لدى الناقل نية الحصول عليه عند بد النقل ولم يكن هنـــاك اتفاق على ذلك بينهما ، بل ان الراكب هو الذى قـــام بدفعها بصـــورة تلقائيـــة عفويـــة .

---

(٧٤) انظر : Hulot : Thèse, op. cit., 1934, p. 26.
Boitard : Thèse, op. cit., 1941, p. 157.

وفى هذا قالت محكمة النقض الفرنسية أن قضاء الموضوع يستطيع ان يقضى بأن النقل قد تم مجاملة ، ما دام قد ثبت لديه ان قيام المسافر بدفع مصروفات الوقود أثناء السفر لا يعدو كونه عمل عفوى spontanément من جانب هذا المسافر ، أملته الرغبة فى التعبير عن شكره للناقل على مجاملته حياله ، وطالما ان الهدف الواضح لتصرف الناقل كان يتمثل فى آداء خدمة دون الحصول على منفعة (٧٥) .

---

(٧٥) Cass. Civ., 16-10-1964 : Bull. Civ., 1964-2-455, No. 1622.

الفصل الثانى

المقصـــود بالنقـــل مجامـــلة

TRANSPORT BENEVOLE

٣٠ — تمهيد وتقسيم :

رأينا فى الفصل السابق ، كيف انه من الممكن ان تؤخذ مجانيـــة النقل — حسب مفهوم مالى — بمعنى انعـــدام المقابل النقدى ، حيث يتم النقل بمقابل من نوع آخر ، او يتم دون أى مقابل من اى نوع .

واوضحنا ، فى نطاق هذا المعنى المالى للمجانية ، أن الناقل قد يقوم بعملية النقل ويهدف من وراء ذلك الى تحقيق مصلحة شخصـــية ، وهو ما أطلقنا عليه النقل القائم على مصلحة للناقل ، باعتباره الوجه الأول للنقل المجانى .

الا انه ، واستخلاصا من المعنى السابق للمجانية ، يجب الا يغيب من الذاكره انه يبقى بجانبه وجه آخر يشكل معه صـــورة النقل المجانى كصورة رئيسية لنقل الاشخاص ، تقابل صورة رئيسية اخرى هى النقل بعوض أى بمقابل نقدى .

ولكن ، اذا كان هـــذا الوجه الآخر يقترب من الوجه الأول بقدر معين ، فانه يبتعد عنه بنفس القدر . يقترب منه فى خلو النقل من المقابل النقدى ، ويبتعد عنه فى انعدام المقابل من اى نوع . هذا الوجه الاخر هو ما نطلق عليه النقل مجاملة .

فما المقصود بهذا النقل وانه قد تم على سبيل المجاملة ؟

ولا يفوتنا ، ان نشير هنا الى صـــورة لنقل الاشــــخاص ، تبدو من حيث الظاهرة ، وكأنها تتفق تماما مع هذا الوجه الآخر من ناحية قيام الناقل بعملية النقل دون الحصول على اى مقابل ، مع ان الحقيقة

غير ذلك ، وتتمثل فى أن الناقل يحصل على مقابل ، قد يتمثل فى مبلغ نقدى تقاضاه من شخص آخر غير الراكب ، وقد يتضمنه عقدا آخر يعتبر النقل عنصرا ثانويا فيه . وهى الحالات التى نسميها بحالات المجانية الظاهرية ، أو النقل المجانى ظاهريا .

والى جانب تلك الحالات ، توجد بعض الأعمال التى تتفق حقيقة مع النقل مجاملة من حيث انها تتم كذلك اى دون اى مقابل ، ولكنها تختلف عنه من نواحى اخرى . كأن يقوم شخص بتقديم مساعدته لآخر دون قابل وهى ما نطلق عليها أعمال المساعدة مجاملة .

وعليه فاننا سوف نتناول تحديد المقصود بالنقل مجاملة تجنبا للخلط بينه وبين حالات النقل المجانى ظاهريا ، وأعمال المساعدة مجاملة .

وترتيبا على ذلك فاننا سوف نقسم دراستنا فى هذا الفصل الى مبحثين :

المبحث الأول : مفهوم النقل مجاملة .

المبحث الثانى : تمييز النقل مجاملة عن غيره من الأعمال التى تختلط معه .

المبحث الأول

مفهوم النقل مجاملة

تمهيد وتقسيم :

٣١ — نستطيع القول بادىء ذى بدء بأنه ذلك النقل الذى يتم دون حصول الناقل على اى مقابل .

الا أننا نتساءل عما اذا كان ذلك كافيا للقول بتوافر النقل مجاملة :

هل يكفى انعدام المقابل بصورة كلية للقول باضفاء صفة المجاملة على النقل ؟ أم أن هناك عناصر اخرى ينبغى توافرها لصحة هذا القول ؟

وفوق ذلك يجب أن نلاحظ ، أن الأمر ليس مقصورا على تعريف هذا النقل وتحديد عناصر المجاملة فيه .

فقد ذكرت من قبل أن النقل القائم على مصلحة للناقل والنقل مجاملة ، يكونان معا صورة النقل المجانى . واشرت أيضا الى اقتراب بينهما ، بجامع انعدام المقابل النقدى ، حيث المجانية فيهما مالية . الا أنه ، والنقل القائم على مصلحة للناقل يتضمن مقابلا يتمثل فى مصلحة يبغى الناقل الحصول عليها ، فان ثمة صعوبة تثور بشأن تحديد مقصود وخصائص المجانية فى النقل مجاملة .

٣٢ — تعريف النقل مجاملة :

يحدث ان يأخذ شخص صديقا له فى سيارته للقيام بنزهة . وقد يحدث أيضا ان يأخذ شخص فى سيارته شخصا آخر اثناء سيره فى الطريق مصادفة ، لتوصيله الى مكان ما ، وهو ما يعرف بالأوتوستوب قد يكون صديقا له ، وقد يكون على معرفة سابقة به ، وقد لاتكون له أى صلة سابقة به ، ويتم النقل فى هذه الحالات على سبيل المجاملة ودون أى مقابل ، بناء على عرض من الناقل أو طلب من الراكب .

يتضح من الأمثلة السابقة ، كيف أنها تتضمن العملية المادية للنقل ، حيث نقل شخص من مكان الى آخر .

ومما لا جدال فيه أيضا ، وضوح صفة الاختيار فى عرض أو قبول الناقل تقديم خدمة النقل للشخص الذى يصير بقبوله راكبا .

ونلحظ الى جانب ذلك أيضا ، البعد عن الالتزام القانونى اذا تم النقل بناء على طلب الراكب أو عرض الناقل ، حيث لا يوجد على عاتق الناقل أى التزام قانونى بضرورة إتمامه (٧٦) .

---

(٧٦) انظر فى هذا المعنى :

Renard (H.) : "L'automobiliste et la morale chrétienne". Paris, 1967, p. 255.

واخيرا ، فان انعدم المقابل ، يعتبر ظــاهرة بارزة فى الأمثــلة السابقـــة .

ونستطيع من ثنايا تحليلنا المتقدم ، أن نتوصل الى صفتى الاختيار وعدم الالتزام القانونى لدى الناقل الذى ليس فى نيته الحصول على اى مقابل ، بل المجاملة عن طريق آداء خدمة النقل . كذلك فان النقل مجاملة يرتبط بالخصوصية فى استعمال السيارة .

وتأسيســا على ذلك ، فانه يمــكن تعــريف النقــل مجامــلة ، بأنه عبارة عن قيام شخص بنقل آخر طواعية باستخدام احدى وسائل النقل ولتكن سيارة ، دون أن تكون لديه نية الحصــول على اجر نقدى ، ولم تكن له مصلحة فى النقل .

ونقصد به فى عبــارة وجيزة ، ذلك النقل الذى يتم على ســبيل المجاملة البحته من جانب الناقل . (٧٧) .

---

(٧٧) انظر فى تعريف النقل مجاملة: Moreau : Thèse, op. cit., 1928, p. 7.

Tauzin : "Un exemple de socialisme juridique en matière de responsabilité de fait des choses. L'article 1384 et les accidents d'automobiles". Thèse Paris, 1919; p. 140.

Flour : "Le transport bénévole".

Taupiac : Thèse, op. cit., 1944, p. 14.

Esmein : Cours, doct., 1949-1950, p. 186.

Chapus : "Responsabilité publique et responsabilité privée. Les influences réciproques de jurisprudence administrative et judiciaire". Thèse Paris, 1952, p. 296, No. 296.

Georgiades : "Les fondements de la responsabilité dans le transport aérien gratuit". R.F.D.A., 1951, p. 91, notamment p. 95.

Planiol et Ripert : Trait. dr. civ., 1952, t. 6, p. 878, No. 622.

Cotte (J.) : "Le transport de passagers en droit aérien". Thèse Paris, 1953, p. 49.

Dupeyroux : Thèse, op. cit., 1955, p. 82, No. 71.

Mazéres (J.A.) : "Véhicules administratifs et responsabilité publique". Thèse Toulouse, 1960, p. 4. 95.

Lalou (H.) : Trait. Respons. Civ., 1962, p. 328, No. 469.

ومن هنا يتضح أن انعدام المقابل بصورة كلية ، لا يكفي وحده للقول باضفاء صفة المجاملة على النقل ، بل يجب أن تتوافر لدى الناقل النية بعدم الحصول عليه وهى نية المجاملة . وسوف نبحث عناصر المجاملة فيما يلى .

٣٣ — عناصر المجاملة : (٧٨)

ترتيبا على ما تقدم من تعريف للنقل مجاملة ، نستطيع القول أن عنصرين جوهريين ينبغى توافرهما فى صفة المجاملة فيه . الأول مادى والثانى معنوى .

٣٤ — العنصر المادى :

ومؤداه ، عدم حصول الناقل على أى مقابل مهما كان نوعه وايا كانت طبيعته ، نظير قيامه بآداء خدمة النقل ، وقد يؤديها بنفسه باعتباره مالكا للسيارة ، أو يقوم بآدائها تابع يعمل لديه . وسوف تظهر اهمية الفرض الأخير فى تحديد المسئولية كما سنرى فى القسم الثانى .

Poupard : Thèse, op. cit., 1963, p. 41.

De Page (H.) : Trrait. élém. dr. civ. belge, 1964, t. 2, p. 1103, No. 1046.

Sioufi : Op. cit., 1965, p. 35, No. 10.

Graner : "La responsabilité civile en matière d'accidents automobile sous considération spéciale du problème de la responsabilité en cas d'accident au cours d'un transport bénévole". Paris, 1971, p. 10.

ومن الفقه المصرى انظر :

حشمت أبو ستيت ، مصادر الالتزام ، ١٩٦٣ ، ص ٢٨٥ رقم ٤١٥ .

(٧٨) انظر : Moreau : Thèse, op. cit., 1928, p. 4 et s.

Hulot : Thèse, op. cit., 1934, p. 17 et s.

Taupiac : Thèse, op. cit., 1944, p. 7 et s.

Rodellass : Thèse, op. cit., 1960, p. 28 et s.

انظر ايضا : محمد لبيب شنب ، رسالة فى المسئولية عن الاشياء ، ١٩٥٧ ، ص ١٨٣ ، رقم ١٦٣ .

فاذا كان الناقل قد حصـــــل فعلا على مقابل لعمليـــة النقل من الراكب ، او كان قد اشـــترط عليه ذلك ، فان الأمر يخرج عن نطـــاق النقل مجاملة .

واذا كان عدم وجود المقابل ، يعد أمرا جوهريا للقول بأن النقل قد تم مجاملة ، فانه لا يكفى وحده ، بل يجب أن يتوافر الى جانبه ، نية المجاملة لدى الناقل ، وهى محور العنصر الثانى .

٥٣ — العنصر المعنوى :

وفحواه ، كما ذكرت ، توافر نية المجاملة لدى الناقل ، بأن يقوم بخدمة النقل وليس فى نيته الحصول على اى مقابل .

ويلاحظ أن انعقاد نية الناقل على نقل شـــخص مجاملة دون أى مقابل انما هو أمر يستلزم بالضرورة أن يكون الناقل على دراية بوجود هذا الراكب فى السيارة ، اذ ان وجود الراكب بالسيارة أو تسلقه ظهرها أو احد جوانبها خلسة عن الناقل ، لاشك انه يتعارض مع القول بتوافر نية المجاملة لدى هـــذا الناقل . وهى ما يطلق عليها حـــالة الراكب خلســـه voyageur clandestin .

وفضـــلا عن ذلك ، فاننا لا نقصـــد بالدراية مجرد العلم فقط . وانما نقصد بها العلم بوجود الراكب عن طواعية . فاذا فتح شـــخص سيارة آخر اثناء الاستعداد للرحيل واستقر بها رغم معارضة صاحبها ، فانه لا يمكن ان يعتبر راكبا على سبيل المجاملة ، وانما يأخذ حكم الراكب خلســـه .

وتبرز اهمية هذه الحالة بصدد تحديد نظام المسئولية الذى يخضع له الناقل . هل يعتبر ناقلا على سبيل المجاملة ومن ثم يخضـــع للقواعد التى قال القضاء بخضوع الناقل مجاملة لها ، أم أن الأمر غير ذلك ؟

وبداهة فانه لا مجال للمسئولية العقدية فى هذه الحالة ، لاستحالة

القول بوجود عقد بين الناقل والراكب خلسـه ، نظرا لتخلف المقومات الجوهرية للعقد (٧٩) .

اما وقد بات واضحا انه لا يمكن اعتبار هذه الحالة نقلاعلى سبيل المجاملة نظر التخلف العنصر المعنوى (٨٠) فان جدلا اثير فى نطاق القضاء الفرنسى حول تحديد مسئولية الناقل .

وفى هذا الصدد ، ذهبت الدائرة الجنائية لمحكمة النقض الفرنسية الى القول ، بأنه اذا كان ناقل الأشخاص مجاملة مسئولا عن الحادث الذى وقع اثناء النقل عندما يثبت على عاتقه خطأ ، فان الأمر يختلف اذا كان المضرور من الحـادث قد ركب السيارة خلسـة عن الناقل ، وان خطأ الراكب يعفى la faute initiale fait disparaitre الناقل من المسئولية (٨١) .

---

(٧٩) انظر فى خصوص الراكب خلسة فى النقل بمعاوضة :
مصطفى كمال طه ، الوجيز فى القانون التجارى ، ١٩٧٣ ، ص ٢٣٣ رقم ٤٦٢ ، ويقول : ان الناقل الذى يتسلل الى مركبة النقل دون ان يدفع أجرة النقل ، اذا كانت تذكرة النقل يجب الحصول عليها مقدما ، لا يمكنه ان يتمسك بأحكام عقد النقل .
وانظر فى هذا المعنى : على البارودى ، العقود وعمليات البنـوك التجارية ، ١٩٦٦ ، ص ٢٢٦ رقم ١٦٨ .

(٨٠) انظر فى هذا المعنى :

Vasiliu (C.) : "La portée de la responsabilité contractuelle dans le transport de voyageurs". Thèse Paris, 1925, p. 79.
Moreau : Op. cit., p. 8.
Hulot : Op. cit., p. 20.
Mazeaud (H.) : Cours doct., 1952-1953, p. 284.
Cotte : Op. cit., p. 47.

محمد لبيب شنب ، المرجع السابق ، ص ١٨٨ ، بند ١٦٨ .
وانظر فى ندوة وقوع هذا الفرض :

Leservoisier (Y.) : "La responsabilité civile résultant de transport gratuit de personnes en droit français et en droit anglais". Thèse Paris, 1964, p. 34.

(٨١) Cass. Crim. 18-7-1929 : S. 1932-1-159.
فى هذا المعنى فى الفقه :

Savatier : Trait. respons. 1951, t. 1, p. 166, No. 127.

وعلى خلاف القضاء السابق ، كان قضاء مجلس الدولة الفرنسي بقسمة المسئولية فى مثل هـذه الحالة ، على أساس أن ركوب الشخص دون اذن يعتبر خطأ من شأنه أن يؤدى الى قسمة المسئولية بين الراكب المصاب والناقل اذا ما ثبت خطأ الأخير (٨٢) .

وفى نفس الاتجاه ، بقسمة المسئولية ، كان قضاء الدائرة المدنيـة لمحكمة النقض الفرنسية فى حكم بتاريخ ٤ مايو ١٩٥٥ (٨٣) .

واذا كنا قد انتهينا الآن من تعريف مجاملة ، ووصـلنا فى نهايـة المطاف الى حصر صفة المجاملة فى عنصرين ، فاننا نرى — استخلاصا مما سـبق — ضرورة توافر بعض السمات فى المجانيـة بصـدد النقل مجامـلة .

٣٦ — مقصود المجانية وخصائصها فى النقل مجاملة :

قدمنا أن المجانية فى نطاق الفكرة الموسعة للنقل مجانى ، لا تعدو كونها مجانية مالية حيث يتم النقل دون حصول الناقل على مقابل نقدى . ولما كان الأمر كذلك ، نرى ، استنادا الى تعريف النقل مجاملة ، أن هذا لا يكفى اذا ما توافر للقول بأن النقل قد تم مجاملة . اذ أن عدم حصول الناقل على أجر نقدى ، لا يحمل الدلالة القاطعة على أن النقل قد تم على سبيل المجاملة من جانبه . فالنقل يكون فى هذه الحالة مجانيا وليس مجاملة . فالمجانية تعنى اذن فى نطاق النقل مجاملة ، أن الناقل قد قام بعملية النقل ولم تكن لديه نية الحصول على أى مقابل .

ونستخلص من ذلك ، انه بالاضافة الى المفهوم الواسع للمجانية ، يوجد مفهوم آخر أكثر ضيقا تمكنا فى نطاقه — نظرا لعمومية الأول — من تحديد فكرة النقل مجاملة .

وتأسيسا على هذا المفهوم الضيق للمجانية فى نطاق النقل مجاملة ، فاننا نستطيع أن نحدد خصائص المجانية فيه .

(٨٢) Cosn. Et. 4-3-1949 : Gaz. Pal. 1949-1-181.

(٨٣) Cass. Civ. 4-5-1955. D. 1955, p. 593.

فيتعين أن تكون هذه المجانية كاملة فى المقام الأول . والواقع ، انه وان كانت هذه الخصيصة تعتبر نتيجة طبيعية لتعريف النقل مجاملة بالصيغة التى ذكرناها حيث لا يوجد اى مقابل ، فان اهميتها تكمن مع ذلك فيما قد يتواجد من مقابل يظن فى انعدام تأثيره على صفة المجاملة نظرا لضآلته .

ليس هذا فقط ، بل ان اهمية اخرى تبرز فيما يتصل بآثار وجود المقابل بعد بدء عملية النقل مجاملة حيث الخصيصة الثانية ومؤداهـا أن تكون المجانية نهائية . ونتولى تفصيل ذلك

٣٧ — (١) يجب أن تكون المجانية كاملة :

ونقصد بذلك فى نطاق نقل الأشـخاص مجاملة ، أن هـذا النقل اما أن يتم كذلك بصورة كاملة لتوافر عنصرى المجاملة ، أو لا يتم كذلك بصورة كاملة أيضا . وعليه فان المجانية بمعناها الضيق الذى نقصده فى النقل مجامـلة « تستبعد وجود أى مقابل ، أى انهـا مطلقة » (٨٤) ومن ثم « فلا مجاملة الا اذا كانت المجانية كاملة » (٨٥) .

وقد رتب البعض على ذلك نتيجة مؤداهـا ، أن أى مقابل مهما كانت قيمته ، ولو كان زهيدا ، من شأنه أن ينفى صفة المجاملة عن النقل ويجعله بمقابل (٨٦) .

ليس هذا فقط ، بل أن وجود المقابل أيا كان قدره ، أو انعدامه ، لا يكفى فى حد ذاته للقول بأن النقل ليس مجاملة أو انه كذلك ، وانما يتعين ليحدث هـذا الوجود أو الانعدام اثره المرجو ، أن تتوافـر لدى

---

(٨٤) Michel (J.) : "Gratuité en droit romain", Bruxelles, 1962, p. 241, No. 379 et p. 243, No. 382.

(٨٥) Hulot : Thèse, op. cit., 1934, p. 25.

(٨٦) Hulot : Op. cit., p. 26.
Gaudemet (J.) : "Une sociologie de la gratuité". Rev. historique de droit fr. et étranger 1963, p. 638 et s., notamment p. 642.

الناقل نية الحصول عليه او عدمها . ان هناك ارتباطا لا ينفصم — فى تحديد طبيعة النقل — بين وجود الأجر او عدمه ونية الحصول عليه او انعدامها .

٣٨ — (٢) يجب أن تكون المجانية نهائية (٨٧) :

ونقصد بذلك ، أن صفة المجاملة فى النقل تتحدد عنه بدايته بتوافر نية المجاملة عندئذ . وعلى ذلك ، فان اى مقابل يحصل عليه الناقل بعد بدء عملية النقل وفى خلالها ، او بعد انتهائها ، ليس من شأنه أن يؤدى الى جعله نقلا بمقابل طالما لم تكن لدى الناقل نية الحصول عليه عند بدء النقل ، وما دام النقل لم يتم بغية هذا الهدف .

وترتيبا على ذلك ، فان قيام الراكب بدفع « بقشيش » للناقل فى نهاية عملية النقل لا يتعارض مع صفة المجاملة فى النقل (٨٨) . كذلك فان قيام المسافر بدفع جزء من نفقات الوقود خلال الطريق لا يتعارض — كما سبق أن ذكرت — مع صفة المجاملة فى النقل طالما أن ذلك قد تم بصورة عفوية تلقائية ولم يحدث اتفاق على ذلك قبل او عند بدء النقل . ونتساءل من ثم عن بداية النقل مجاملة ونهايته .

٣٩ — بداية ونهاية النقل مجاملة :

وبعد كل ما تقدم ذكره عن مفهوم النقل مجاملة ، وعناصر المجاملة تلك ، فان ذلك ليس كافيا فى نظرنا للانتهاء من تحديد ماهية النقل مجاملة . ذلك أن هناك تساؤلا يطرح نفسه ، تعد الاجابة عنه جزءا مكملا لتحديد النقل مجاملة ، ويتعلق بتحديد الوقت الذى يبدأ فيه هذا النقل وكذا الوقت الذى ينتهى عنده .

واذا كان تحديد بداية النقل مجاملة ونهايته قد غدا — باعتباره

---

(٨٧) انظر فى نهائية المجانيه Michel (J.) : Op. cit., p. 241, No. 379.

(٨٨) انظر : Taupiac : Thèse, op. cit., 1944, p. 14.

مكملا لدراسة تحديد فكرته — أمرا جوهريا ، فما ذلك الا لأهمية كبرى نعلقها على ذلك التحديد .

٤٠ — أهمية تحديد بداية ونهاية النقل مجاملة :

تبرز هذه الأهمية فيما يتعلق بالخلاف حول خضوع الناقل مجاملة لقواعد المسئولية الخطئية أو قواعد المسئولية عن الأشــياء . فاذا كان الحادث قد وقع للشخص وهو ما زال على الأرض قبل بداية النقل او بعد انتهائه بنزوله من السيارة ، فان الأمر لا يكون متعلقا بنقل شخص ، وانما يعامل المصاب كما لو كان مارا في الطريق ، ويستطيع الرجــوع على الحارس بقواعد المسولية عن لاشياء .

واذا كانت أهمية مثل هذه ، لا قيمة لها في حالة خضوع الناقل مجاملة — كما هو الحال في فرنسا الآن — لقواعد المسئولية عن الاشياء ، لأن الأمر لم يعد يختلف تبعا لمركز المضرور الذى يستطيع التمسك بقواعد هذه المسئولية دون تفرقة بين راكب ومار في الطريق ، فان ثمة اهميــة تترتب أيضــا على المسألة التى نحن بصــددها في ظل خضوع الناقل مجاملة لقواعد المسئولية الخطئية وتتعلق بما ذكرناه من سمات للمجانية وخاصة نهائيتها ، والأثر المترتب على حصول الناقل على مقابل خــلال عملية النقل . اذ أن تحديد هــذا الأثر وبيانه بالنسبة لصفة المجاملة انما يرتبط بتوافر نية المجاملة لدى الناقل عند بدء النقل . كذلك تظهر هذه الأهميــة فيما يتصــل بالأثر المترتب على تقاضى الناقل لمبلغ لمثل « البقشيش » بعد انتهاء عملية النقل .

٤١ — أما عن بداية النقل مجاملة :

فان هناك اتجاها تضمنه حكم لمحكمة شامبرى (٨٩) ومؤداه : أن النقل مجامــلة يبدأ قبل أن يأخذ المسافر مكانه في الســيارة ، ومنذ

(٨٩) Trib. Gran. Inst. de Chambéry : 13-5-1965 : J.C.P. 1966-4-103.

، من أنصار هذا الإتجــاه

Leservoisier (Y.) : Thèse, op. cit., 1964, p. 28.

الوقت الذى يتم فيه الاتفاق على النقل بحيث تبدأ ادارة محرك السيارة استعدادا لبدء الرحلة .

الا اننا لا يمكن ان نسلم بذلك ، لانه يؤدى فى الواقع ، ونظرا لما ينطوى عليه من توسع لمفهوم النقل ، الى الاضرار بالراكب فى نظر هذا الاتجاه اذا كان الناقل يخضع لقواعد المسئولية الخطئية كما هو الحال فى مصر . لانه قد يتصور — حسب هذا الرأى — أن يقع الحادث والراكب ما زال على الأرض ، مما يستوجب معاملته مثل المار ويجوز له الاستفادة من قواعد المسئولية عن الأشياء ، وهو امر لا ينسجم مع خضوع الناقل لقواعد المسئولية الخطئية والتزام هذا الراكب باثبات خطأ يفشل فى مهمة القيام به .

كذلك كيف نحدد الراكب خلسة حسب مفهوم هذا الرأى ؟

ولذا ، فقد ذهب البعض (٩٠) الى القول بأن هذا النقل يبدأ من اللحظة التى يأخذ فيها الشخص مكانه فى السيارة ، ولكننا لا نتفق معه لما يترتب عليه من تضييق لمفهوم الراكب . فالراكب ليس فقط هو الشخص الذى يتواجد داخل السيارة فعلا ولكنه من الممكن أن يعتبر كذلك لمجرد تأهبه للركوب بفتح الأبواب مثلا ووضع قدمه على سلم السيارة . ونرى تأسيسا على ذلك ، ان النقل مجاملة يبدأ منذ اللحظة التى يهم فيها الشخص للركوب فى السيارة .

٤٢ — وفيما يتعلق بنهاية النقل مجاملة :

فاننا نرى انتهاءه قياسا على النقل بعوض ، نظرا لتماثل كل منهما من حيث العملية المادية للنقل .

وبخصوص انتهاء النقل بعوض ، قضى فى فرنسا بأن عقد النقل المبرم

---

(٩٠) انظر : Taupiac : Thèse, op. cit., 1944, p. 11.

وفى نفس المعنى فى النقل الجوى :

Benathar : Chron., op. cit., Rev. gén. de l'A. et de l'Esp., 1963, p. 369.

بين سـائق التاكسى والمسـافر لا ينتهى الا بنزوله (٩١) كذلك قضى بأن الالتزام بالسلامة ينتهى بنزول المسافر (٩٢) . وقضى كذلك بأن الالتزام بالسلامة لا يغطى سقوط المسـافر بعيدا عن مرفق النقل وبعد نزوله من السـيارة (٩٣) .

وتأسيسا على ذلك ، فاننا نستطيع القول بأن النقل مجاملة ينتهى ، شأنه فى ذلك شأن النقل بعوض ، بنزول الراكب من السيارة ومغادرته لها نهائيـا .

ونسوق فى الدلالة القاطعة على ذلك حكما لمحكمة النقض الفرنسية بتاريخ ١١ يناير ١٩٦٧ (٩٤) . وقد صدر بمناسبة قضـية حيث اصيب راكب على سبيل المجاملة بعد نزوله من السيارة ، لكن الاصابة كانت بسبب هذه السيارة . ولما طالب الورثة بالتعويض — حيث كان المضرور قد توفى — على أساس المادة ١٣٨٤/١ مدنى فرنسى ، ايدت محكمـة استئناف ديجون طلباتهم بحكم بتاريخ ١٧ مارس ١٩٦٥ .

وصدر حكم المحكمة العليا الفرنسية المشار اليه ، بمناسبة طعن بالنقض فى حكم الاستئناف المذكور . وقالت أنه لما كان يبين من الحكم محل الطعن أن الراكب قد أخذ مكانه فى سيارة يقودها شخص قبل أن يقوم فى نهاية عمله اليومى بتوصيل الراكب المذكور ، وأن الناقل قد قام بتحريك السيارة الى الخلف بعد وقوفها ، مما ترتب عليه أن احدى العجلات حطمت ساق الراكب بعد نزوله مما أدى الى وفاته ، فقد قام

---

(٩١) Cour d'Appel d'Aix : 8-10-1963. Gaz. Pal. 1964-1-195.

(٩٢) Cass. Civ. 21-7-1969 : J.C.P. 1969-4-246.

(٩٣) Cass. Civ. 23-2-1971 : J.C.P. 1971-4-88.

(٩٤) Cass. Civ. 11-1-1957 : Bull. Civ. 1967-2-9, No. 15.

انظر فى هذا الرأى فى النقل بعوض : ابو زيد رضوان ، المرجع السابق ، رقم ٣٠٧ ، ص ٣٢٠ حيث يقـول :

وبدو ان ما استقر عليه الرأى اخيرا بالنسبة للنقل البرى ، ان التزام الناقل بسلامة الركاب يبتدىء من المكان والوقت الذى يبدأ فيه المسافر بالصعود الى المركبة وحتى اتمام عملية النزول منهـا ».

الورثة بالمطالبة بالتعويض على اســاس قواعد المسئولية عن الاشــياء عليها فى المادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى .

وقالت النقض ايضا ، انه اذا كان قد عيب على الحكم (الاستئناف) تطبيقه للنص المذكور لأن المضرور لم يكن ليصــاب لولا مساهمتــه فى استعمال الشيء على سبيل المجاملة ، وأن الحادث قد وقع بسبب هذا الاستعمال وفى هذه المناسبة مما يمنع تطبيق هــذا النص ، فان قضــاة الموضوع وقد كشفوا أن الحادث لم يقع خلال نقل مجاملة ولكن بعد نهاية هذا النقل حيث كان الراكب المضرور قد نزل من السيارة ، فانهم يكونوا قد قرروا ــ بحق ــ مسئوليــة المالك بصفتــه حارســا للشيء الذى احــدث الضرر .

واول ما يلاحظ على ما جاء به الحــكم السابق ، أن الحجــة التى استندت اليها المحكمــة فيما قضت به تتمثل فى اعتبار هــذا المضرور من الغير مثل المار فى الطريق على اســاس انتهاء عملية النقل مجاملة بنزول الراكب من الســيارة .

ولاشــك ان ذلك يتفق مع ما ذكرته من أن النقل مجامــلة ينتهى بنزول الراكب من السيارة ومغادرته لها نهائيا .

المبحث الثانى

تمييز النقل مجاملة عن غير من الاعمال التى تختلط معه

٤٣ ــ قدمنا أن النقل مجاملة عبارة عن عمل تطوعى يقوم به شخص تتوافر لديه نية المجاملة .

الا أنه قد توجد مع ذلك حالات يبدو فيها النقل وكأنه لايتضمن أى مقابل ومن ثم ، يظن انه تم على سبيل المجــاملة بدافع انعدام المقــابل ، مع ان الواقع غير ذلك بيقين . وهى مانطلق عليها حــالات النقل الذى ينطوى على مجانية ظاهرية .

والى جانبها ، توجد بعض الاعمـــال الاخرى التى يمكن ان تختلط مع النقل مجاملة . فقد يقوم شخص بتقديم مساعدته على اى مســـتوى لشخص آخر دون اى مقابل وعلى سبيل المجاملة . وهى ماتسمى بأعمال المساعدة مجاملة . هذه الاعمال ، وان كانت تختلط مع النقل مجاملة من حيث انها تتم كذلك ايضا ، فانها تختلف فى نواحى كثيرة .

وسنتولى التفرقة بينه وبين هذه الاعمال وتلك الحالات .

٤٤ ــ أولا حالات النقل الذى ينطوى على مجانية ظاهرية :

هناك حالات معينة يبدو فيها النقل مجانيا دون اى مقابل ؛ ولكن هذه المجانية لاتعدو كونها مظهرا كاذبا يخفى وراءه حقيقة راسخة وهى ان النقل فى هذه الحالات ينطوى على مقابل ولاتدع الظروف شكا فى انه بعوض

وقد يتمثل هذا المقابل فى مبلغ نقدى يقوم شخص آخر غير المسافر بآدائه للناقل . هذه حالة ، وهناك حالة اخرى لا يقع فيها النقل بصورة منفردة ، وانما مرتبطا بعقد آخر يعتبر النقل عنصرا فيه ، ليس باعتباره المحل الرئيسى له ، ولكن كعملية ثانوية متفرعة عنه .

ونتولى تفصيل ما اجملنا .

١ ــ قيام شخص آخر غير المسافر بدفع الاجرة :

٤٥ ــ كثيرا ما يحدث أن يقوم شخص بنقل آخر نظير مقابل نقدى، لا يحصل عليه من الاخير ، وانما من شخص آخر يتولى الوفاء به له .

ومن المتعين اعتبار هذا النقل ، نقلا بعوض . لانـــه مما لاشـــك فيه ، وهذا هو العنصر الجوهرى ، أن الناقل قد حصل على أجر نقدى كمقابل لعملية نقل المسافر . ولا يهم من قام بالوفاء .

ومن أمثلة ذلك نقل العسكريين . فهناك نوع منه يتم بلا اى مقابل بينما يتم النوع الآخر بنصف أو ربع اجرة (٩٥) .

---

(٩٥) انظر : دليل العمل بمكاتب التذاكر ومكاتب الاشتراكات بسكك حديد مصر ، ٣٠ مارس ١٩٦٦ .

والواقع أن هناك مقابلا تقوم الدولة بدفعه لشركة النقل . ويمكن القول ايضا بأن المقابل تمثل فيما يؤديه هؤلاء من خدمات . وشبيه ذلك ايضا قيام الدولة باعطاء استمارات سفر للموظفين عند تكليفهم بمهام رسمية تتطلب انتقالهم ، وعند نزولهم فى أجازات من المناطق النائية(٩٦) .

وقيل بأنه يوجد — فى مثل هذه الحالات — عقد نقل أشخاص « يتم ابرامه دون تدخل المسافر ، ويبرم بين الناقل (شركة) والغير الذى له مصلحة فى نقل المسافر »(٩٧) .

يسافر بتخفيض ٧٥ ٪ رجال القوات المسلحة من ضباط الشرف والصولات وضباط الصف والجنود . وتستبدل بقسايم مطلقة أ نموذج ٦٦ ابراد على النحو الآتى :

(أ) بموجب استمارة مؤشر عليها من القوات المسلحة بأنه لا يحصل شيئا من حاملها وتحاسب القوات المسلحة على هذه الاستمارة بواقع ٢٥ ٪ .

(ب) بموجب رخصة ٣١ أ . ت — يدفع حاملها قيمة ربع أجرة السفر نقدا .

ص ٣١ من الدليل .

كذلك ، تصرف للفئات السابقة تصاريح مخفضة بربع أجرة أ نموذج ١٦ أ وذلك عند قيامهم بأجازات أو فى العطلات الرسمية .

كذلك بالنسبة لتصاريح رجال الشرطة ، حيث يسافر عساكر وصف ضباط وصولات الشرطة فى الاجازات بتخفيض ٧٥ ٪ .

ص ٣١ من الدليل .

(٩٦) ان الاستمارات أو الرخص المخفضة الصادرة من ذوى الشأن موقعا عليها ومختومة من الجهة الصارفة تخول لحامليها أن يأخذوا تذاكر سفر بدون أن يدفعوا شيئا نقدا فى الاولى او أن يدفعوا أجرا مخفضا فى الثانية بموجب امتيازات ممنوحة لهم من السكك الحديدة .

أنظر ص ٢٣ من الدليل .

وكذلك ما سمى بالاستمارة ٢٦ سايره التى تصرف للعاملين بالحكومة والهيئات العامة ولعائلاتهم عند سفرهم فى الاجازات .

أنظر ص ٢٨ من الدليل .

ويلاحظ أنه بالنسبة لسفر الاطفال ، فانه يعتبر نقلا بعوض لان أجرة نقله متضمنه فى تذكرة الشخص الذى يصحبه معه .

(٩٧) انظر :

Hulot : Thèse, op. cit., 1934, p. 35.

Moreau : Thèse, op. cit., 1928, p. 9.

وقال البعض بأنه يمكن تفسير هذا العقد بفكرة الاشتراط لمصلحة الغير . فالدولة هى المشترط stipulant ، والشركة هى المتعهد promettant والمسافر هو المنتفع (٩٨) .

٢ — مقابل النقل يتمثل فى خدمة يؤديها الراكب بموجب عقد معاوضه:

٤٦ — قد يكون النقل عنصرا فى عقد معاوضـــة ، لا يمثل المحـــل الرئيسى له ، ولكنه يعد عملية ثانوية متفرعة عنه .

وللوهلة الاولى ، فانه يمكننا القول — على وجه الاجمال بأن هذا النقل يصطبغ بطابع هذا العقد الذى يرتبط به ، ويعتبر نقلا بعوض يرتب المسئولية العقدية (٩٩) .

وهذا العقد الذى يتفرع عنه نقل الاشخاص قد يكون عقـــد نقـــل اشياء ، أو عقد عمل ، أو عقد فندق .

ونعرض لذلك فيمـــا يلى :

٤٧ — (ا) نقل اشخاص تابع لعقد اشياء بعوض :

قد نكون بصدد عقد نقل اشياء بمقابل متفق عليه فى هذا العقد .ومع ذلك قد يصاحبه نقل اشخاص ، ليثور تساؤل يتعلق بما اذا كان هـــذا المقابل يشمل نقل الاشخاص المصاحب لنقل الاشياء أم لا ؟ .

وبعبارة اخرى ، هل يعتبر نقل الاشخاص هنا بمقابل أم لا ؟ .

يمكننا القول أنه ، لمـــا كان نقل الاشخاص مرتبط مع نقل اشيـــاء

---

(٩٨) انظر : Vasiliu (C.) : Thèse, op. cit., 1925, p. 82.
Koffler (A.) : "La détermination judidique du contrat de transport". Thèse Paris, 1930, p. 20.
Bacaud (R.) : Thése, op. cit., 1933, p. 26.

(٩٩) انظر : Cordier (P.) : "L'obligation de sécurité de la personne du créancier". Thèse Paris, 1946, p. 32.

يتم بموجب عقد يتضمن مقابلا نقديا ، فانه يكون نقلا بعوض ، وتنسحب عليه طبيعة العقد الذى يتفرع عنه (١٠٠) .

وليس بعسير علينا أن نقدم البرهان على ذلك من واقع احكام النقض الفرنسية التى جرت فى قضائها على هذه النظرة .

فقضى من جانبها فى ٢٠ مايو ١٩٥٤ ، بأن نقل العمال المصاحب لنقل اشياء هو نقل بعوض ، وقررت مسئولية الناقل على اساس الالتزام بضمان السلامة . وقالت ان نقل الاشخاص كان متفرعا عن نقل الاشياء ، وانه يعتبر ، بالنسبة للظروف التى تمت فيها العملية ، شرطا لنقل الاشياء ، واستخلصت المحكمة من ذلك ان نقل الاشخاص يعتبر جزءا من العقد المبرم بين الناقل والمقاول الذى يستخدم هؤلاء العمال .

ورتبت على ذلك نتيجة مؤداها أن نقل هؤلاء العمال قد تم بعوض وليس مجاملة (١٠١) .

وعلى نفس الوتيره ، جاءت بعض احكام القضاء البلجيكى . وقضى بانه عندما يكون المحل الرئيسى للعقد متمثلا فى نقل بضائع ، وجرت العادة علي مرافقة بعض الاشخاص لها ، فان هؤلاء الاشخاص يستطيعون ، على الرغم من عدم الاتفاق على اجر لنقلهم ، التمسك بعقد النقل وذلك بموجب اشتراط لمصلحتهم أبرمه رب العمل (١٠٢) .

ومع ذلك ، فان هناك احكاما ـ على صعيد القضاء البلجيكى ـ تشير الى انه قد واجه المسألة على نحو آخر بعد ذلك .

---

(١٠٠) انظر فى هذا المعنى : على البارودى . العقود وعمليات البنوك التجارية ، ١٩٦٦، ص ٢٢٧ ، رقم ١٦٨ .

(١٠١) Cass. Civ. 20-5-1954 : Bull. transports, 1955, p. 350.

(١٠٢) Cour d'Appel de Gand : 13-3-1932. Rev. gén. ass. et respons. civ., 1933, No. 1297.

فقد ذكرت من قبل أن هذا القضاء لم يفرق فى نطاق النقل المجانى بين النقل القائم على مصلحة للناقل والنقل مجاملة ، بل انه ماثل بينهما .

وعليه ، يمكن القول ، أنه تقابل بين صورتين رئيسيتين لنقل الاشخاص : نقل بعوض حيث يوجد عقد نقل يتضمن مقابلا نقديا يخضع لأحكام قانون سنة ١٨٩١ الذى القى على عاتق الناقل بعوض التزاما بضمان السلامة هذا من ناحية ، ونقل يخلو من كل مقابل من ناحية اخرى .

وقد سيطرت هذه التفرقة على مواجهة بعض المحاكم للمسألة التى نحن بصددها .

فقضت محكمة بروكسل ، بأنه عندما يأخذ شخص مكانه فى سيارة نقل لمرافقة البضاعة المنقولة أو للارشاد عن الطريق ، فلا توجد فى مواجهته مسئولية عقديه على عاتق الناقل . ورفضت المحكمة تطبيق الالتزام بضمان السلامة لان نقل هذا الشخص لم يتم بعوض (١٠٣) .

٤٨ — (ب) النقل كاجر اضافى فى عقد العمل :

هناك حالات معينة يرتبط فيها النقل بعقد عمل ، يتضمن عملية النقل كعنصر ثانوى ، ويتمثل المقابل الخاص بها فى الخدمات التى يؤديها العامل .

مثال ذلك قيام رب العمل بتخصيص سيارات لنقل العمال من والى مقر العمل . كذلك قيام الشركات — كما هو الحال فى مصر — بتخصيص سيارات لنقل العاملين .

---

(١٠٣) Cour d'Appel de Bruxelles : 15-5-1948. Réc. ann. jurisp. belg. 1949, p. 288.

ورفضت المحكمة تطبيق المادة ١/١٣٨٤ من القانون المدنى البلجيكى الخاصة بالمسئولية عن الاشياء لعدم ثبوت عيب فى السيارة لان اثبات العيب فى الشىء شرط جوهرى لتطبيق هذا النص هناك . ولعدم ثبوت خطأ الناقل رفضت المحكمة ايضا تطبيق المادة ١٣٨٢ الخاصة بالمسئولية الخطئية .

ومن امثلة ذلك ايضا اعطاء هيئة السكة الحديد تصاريح ركـوب مجانية للعاملين بها وعائلاتهم (١٠٤) .

فاذا ما وقع حادث للراكب فى الحالات السابقة فان الامر يـدق :
هل يعتبر النقل بالمجان ويخضع للناقل لنظام المسئولية المقـرر فى هذا الصدد ، أم أن الأمر غير ذلك ؟ .

ذهب الفقه فى فرنسا الى القول ــ بحق ــ بأن عقد النقل يعتبر نقلا بعوض ، يتمثل مقابلة فيما يؤديه العامل من خدمات للناقل الـذى تربطه به علاقة العمل (١٠٥) .

---

(١٠٤) انظر لائحة تصاريح السفر لموظفى السكك الحديدية . قرار وزارى رقـم ١٢ بتاريخ ٢٤ يوليو ١٩٦٠ . وتقرر هذه اللائحة اعطاء تصاريح مجانية للموظفين والمستخدمين والعمال فى الحالات الاتيـة :
ــ السفر للاعمال المصلحية (م ٢)
ــ السفر للمؤونه (م ٣)
ــ السفر للاقتراع (م ٤)
ــ السفر فى حالة المرض (م ٥)
ــ السفر فى حالة الاصابة (م ٦)
ــ السفر فى حالة الزواج (م ٧)
ــ تصريح مجانى لخمسة أشخاص من اقارب الموظف المتوفى الى المـكان الذى تدفن فيه الجثـة (م ٩) .
ــ تصاريح مدرسية للابناء والبنات الذين يعولهم الموظف او المستخدم او العـامل لاعمال خاصة (م ١٢) .

(١٠٥) انظر : Ogier : "La responsabilité du transporteur dans les accidents de voyageurs". Thèes Bordeaux, 1915, p. 29.
Chatillon : "Le transport gratuit des personnes en automobite". Thèse Lyon, 1929, p. 67.
Baraud : Thèse, op. cit., 1933, p. 38.
Hulot : Thèse, op. cit., 1934, p. 31.
Thenard : "Le transport gratuit". Rev. Crit. Leg. Jurisp., 1939, p. 174.
Gaveau : "L'obligation contractuelle de sécurité en matière de transport des voyageurs par chemins de fer". Thèse Paris, 1946, p. 47.
Buevo : "Les limites actuelles de la responsabilité de transporteur terrestre de voyageurs". Thèse Paris, 1966, p. 28.

وقد أكدت ذلك محكمة النقض هناك بحكمين لدائرة العرائض .

فقضى بأنه اذا تضمنت لائحة شركة الترام نصا يخول كل موظف بها الحق في الركوب على خطوطها بالمجان ، ذهابا وايابا ، من موطنه الى مقر العمل ، فان ذلك يعتبر اجرا اضافيا . ولا ينفصل في طبيعته عن عقد العمـــل (١٠٦) .

وقضى ايضا بأن الحادث الذى يقع اثناء نقـــل العاملين ، انمـــا يعتبر من حوادث العمل ، ما دام عقد العمل يتضمن بندا بخصوص نقـــل العمال بالمجان ، وان الفترة التى يستغرقها هذا النقل تعتبر امتدادا لعقد العمـــل (١٠٧) .

اما عن الوضع في مصر ، فان قيام رب العمل بنقل العمـــال ، انما يتم تنفيذا لالتزام قرره المشرع .

فقد نصت المادة ١/٥٥ من القانون رقم ٩١ سنة ١٩٥٩ على التزام صاحب العمل بمصروفات انتقال العمال من الجهات التى استقدمهم منها الى مكـــان العمـــل .

ونصت الفقرة الثانية منها على التزام رب العمل بترحيل العمـــال الى الجهات التى استقدمهم منها (١٠٨) .

كما نصت المادة ١/٦٤ عمل على التزام رب العمل بتوفير وســـائل الانتقال المناسبة اذا كان مكان العمل لا تصل اليه وسائل المواصـــلات

---

(١٠٦) Cass. Req. 7-6-1910 : Gaz. Pal. 1910-2-90.

(١٠٧) Cass. Req. 11-3-1925 : Gaz. Pal. 1925-2-106.

وقارن : Cour d'Appel de Riom : 24-3-1927. Rec. pér. ass. 1927,

وجاء فيه أن قيام صاحب العمل بنقل العمال في مقابل تعريفه مخفضة انما يعتبر نقـــلا مجانيا جزئيا ، وأن هذه المجانية تعتبر ميزة avantage ناتجة عن عقد العمل ، وتعتبر عنصرا حقيقيا في الاجـــر .

(١٠٨) انظر : محمد لبيب شنب ، شرح قانون العمل ، ١٩٦٦ ص ٢٧٤ رقم ١٧٥ .

العادية . والراجح أن النقل يتم دون حصول رب العمـــل على اجـــر للنقـــل (١٠٩) .

ونرى أن هذا النقل يعتبر نقلا بعوض . ذلك أنه لما كان يرتبط بعقد العمل وهو من عقود المعاوضه ، فانها تنسحب عليه لانه عنصرا فيه . كذلك فانه يعتبر اجرا اضافيا لما يؤديه العـــامل من خـــدمات ، لأنه من المسلم به أن الاجر قد يكون عينيا (١١٠) . واخيرا فان مقابل هذا النقـــل يتمثل فى الخدمات التى يؤديها العامل المستفيد منه .

ويبدو لنا أن هذا هو موقف القضاء المصرى ضمنيا على الاقـــل . فقد قضى بأن الأجر قد يكون نقديا او عينيا مثل وجبة الغذاء وأن هـــذه تعتبر عنصرا فى الأجر (١١١) .

وفى بلجيكا كان خلاف بين المحاكم فى هذا الصدد .

فقضى أول الامر ، بأن قانون ٢٥ اغسطس ١٨٩١ لم ينظم الا النقل بعوض وانه لا ينطبق الا بالنسبة للاشخاص الذين ينقلون فى مقابل أجر محدد . ومن ثم فان المستفيد من كوبون الخدمة Coupon de service لا يستطيع التمسك بالمادة الرابعة من هذا القانون (التى تفرض التزام بضمان السلامة على الناقل) وان هذا الكوبون لا يعتبر عنصراً فى الأجر

---

(١٠٩) انظر : محمد لبيب شنب ، المرجع السابق ، ص ٢٧٩ رقم ١٧٦ .

(١١٠) انظر : محمد لبيب شنب ، المرجع السابق ص ٣٢١ رقـــم ٢٠٥ — رسالتـــه فى المسئولية عن الاشياء رقم ١٦٦ ص ١٨٦ .

وانظر من القائلين بذلك فى مصر ايضا : على البارودى ، المرجع السابق ، ص ٢٢٧ رقم ٦٨ . وانظر اشارته الى الدكتور محسن شفيق فى هامش رقم ٢ من نفس الصفحة .

حشمت ابو ستيت ، المرجع السابق ، ص ٣٨٥ هامـــش رقم ٢ — حسين عـــامر ، المسئولية المدنية ، ١٩٥٦ ، ص ٥٥ رقم ٧٣ .

وقارن : عبد الحى حجازى ، النظرية العامة للالتزام ، ١٩٥٤ ، المصادرة ، ص ٤٢١ : ان التراخيص المجانية التى تعطيها شركات النقل لبعض الاشخاص تتضمن عقدا مجانيا .

(١١١) استئناف القاهرة فى ١٢ يناير ١٩٥٨ : مدونة الفكهانى ط ٢ ج ١ رقـــم ١ ص ٣٩٢

ne peuvent constituer un élément du salaire (١١٢) .

وعلى اثر ما توجه الى هذا الاتجاه من نقد (١١٣) ، اتجهت محكمة استئناف بروكسل الى القضاء على خلافه ، وقالت بأن منح هذه الكوبونات انما يعتبر من الناحية القانونية جزءا من أجر الموظف ، وان مسئولية شركة السكة الحديد البلجيكية فى مواجهة المسافر المزود بكوبون خدمة تنظمها أحكام عقد النقل بعوض وخاصة المادة الرابعة من قانون ٢٥ اغسطس ١٨٩١ (١١٤) .

٤٩ — (جـ) النقل المتفرع عن عقد الفندق :

لعل من المفروض المتكرره الوقوع فى الحياة العملية ان يقوم صاحب فندق بنقل نزلائه من والى الفندق . فاذا ما وقع حادث لاحدهم اثناء نقله من المحطة الى الفندق مثلا ، فهل يعتبر النقل مجاملة ؟

ذهب الفقه فى فرنسا الى القول بأنه يعتبر نقلا بعوض ، تنسحب عليه صفة العوض فى عقد الفندق على أساس أنه يتفرع عن عقد الفندق الذى يشترط فيه أجر يشمل فى جزء منه أجرة النقل (١١٥) .

(١١٢) Bruxelles : 8-3-1930. Rev. gén. ass. et respons. civ., 1933, No. 1295.

وفى نفس المعنى Liège : 26-5-1930 : Rev. gén. ass. et respons. civ., 1931, No. 737, note Fontaien 21-12-1949. Bull. ass. 1950, p. 106.

(١١٣) Fontaien : Note, op. cit.

أنه اذا كان لم يبرم عقد نقل ، فان رب العمل يقع على عاتقه فى مواجهة العمال التزام بالنقل . هذا الالتزام ليس مجانيا كما قالت المحكمة ، وانما يعتبر عنصرا فى عقد العمل وشرطا لا يقوم العمال بخدماتهم دونه . ويقع على عاتق رب العمل التزام بتوصيل العامل سالما معافى وتقوم مسئوليته اذا اخل به .

(١١٤) Cour d'Appel de Bruxelles : 21-1-1931. Rev. gén. ass. et respons. civ., 1933, No. 1296.

ومن أنصار هذا الاتجاه فى الفقه البلجيكى :

Berten : Note. Rev. gén. ass. et respons. civ., 1933, No. 1296.
De Page : Op. cit., p. 1103, No. 1046.

(١١٥) Moreau : Thèse, op. cit., 1928, p. 9.
Boitard : Thèse, op. cit., 1941, p. 137.

وقيل فى نطـــاق الفقه المصرى بأنه لا يعتبر نقـــل بالمجـــان وتكون المسئولية عقديه (١١٦) .

وعندى فانه يعتبر على الاقل انه قد تم لمصلحة الناقل ، التى تتمثل فى انه ذلك وسيلة للدعاية مما يؤدى الى جذب النزلاء ، الأمر الذى يترتب زيادة فى الربح .

وقد جاءت احكام القضاء الفرنسى على نحو يؤكد ان هذا النقل ليس نقل مجاملة .

ونذكر من ذلك ما قضى به من ان صاحب الفندق الذى رفض توصيل نزيله حتى المحطة ، لا شك انه يتحمل المخاطر المتمثلة فى عزوف الاخـــير عن نزوله بفندقه فى العام التالى . ومن ثم ، فان موقفه الودى فى حالة قبوله ذلك ، يكون له طابع الدعاية الواضح ، ويكون قد حصل بذلك على فائدة من النقل الذى لا يمكن ان يقال انه تم مجاملة (١١٧) .

وقد رفضت محكمة النقض الفرنسية حديثا فكرة عقد النقل فى النقل الذى يتم لمصلحة الناقل التى تتمثل فى عدم تحمله كل مصروفات السفـــر حيث أن الراكب قد دفع جزءا من مصروفات الوقود . فقد ذهبت محكمة الاستئناف الى القول بتكييف العلاقة بين الناقل والراكب المذكور على انها تتضمن عقد نقل . ومن ثم فان الناقل يكون مسئولا على أساس الالتزام بضمان السلامة عن تعويض الضرر الذى لحق الراكب من جزاء الحادث الذى وقع ، ما لم يثبت الحادث المفاجىء او القـــوة القـــاهرة او السبب الاجنبى .

وقالت محكمة النقض أن محكمة الاستئناف بقولها أنه يوجد عقـــد نقل بعوض فى حالة قيام الراكب بدفع جزء من مصروفات الوقود دون أن

---

(١١٦) انظر : حشمت ابو ستيت ، المرجع السابق .

(١١٧) Cour d'Appel d'Angers : 4-12-1962. Gaz. Pal., 1963-1-178.

يثبت ان الناقل قد تعهد قبل الراكب فى سيارته بتحمل التزامات الناقل بعوض ، فان حكمها يعوزه الاساس القانونى (١١٨) .

يتضح لنا مما تقدم ، كيف كانت مجانية النقل فى الحالات التى ذكرناها مظهرا كاذبا ، وان النقل فيها لا يمكن أن يكون مجاملة نظرا لتخلف عناصر الأخيرة .

٥٠ — ثانيا : التفرقة بين النقل مجاملة واعمال المساعدة مجاملة :

قد يختلط النقل مجاملة ، بجامع الصفة الاخيرة ، بأعمال اخرى تقسم بها . ومن هذه الأعمال ، أعمال المساعدة التى تتم على سبيل المجاملة . ويقصد بها أن يقوم شخص بأداء خدمة لآخر على سبيل المجاملة ، بصورة تلقائية أو بناء على طلب المستفيد . ومن ثم ، فانها تتم خارج نطاق الاحتراف ودون اى التزام قانونى (١١٩) وفى هذا أيضا ، تلتقى مع النقل مجاملة .

وعلى الرغم من ذلك، فانها تختلف عن النقل مجاملة من عدة نواحى:

(١) يتجسد الاختلاف الاول بينهما فى طبيعة الخدمة وكيفية القيام بها . ذلك ان هذه الاعمال تتخذ صورا أخرى (١٢٠) خلاف النقل مجاملة الذى يتم بنقل شخص من مكان الى آخر . ومن أمثلتها أن يطلب شخص مساعدة آخر فى دفع سيارة معطلة .

(٢) ومن حيث من له الحق فى الحصول على التعويض — حيث يتجسد الفارق الثانى — نجد أن المستفيد فى النقل مجاملة هو صاحب الحق

---

(١١٨) Cass. Civ. 11-10-1972 : Sem. jurid. 1973-2-17325, note, Rodière.

(١١٩) Sidi (G.) : Thèse, op. cit., 1966, pp. 145-146.

O'Manony : "De la réparation ud préjudice subi par celui qui bénévolement porte aide ou secours à autrui". Thèse Paris, 1942, p. 8.

(١٢٠) انظر فى هذا الصدد :

Sidi (G.) : Thèse, op. cit., 1966, pp. 140-146,

فى التعويض حال اصابته . بينما صاحب الحق فيه فى أعمال المساعدة هو القائم بالخــدمة .

أى أن عبء الوفاء به يقع — على خلاف النقل مجاملة — على عاتق المستفيـــد .

(٣) ان الاشتراك فى استعمال الشىء على سبيل المجاملة لا يكون الا فى النقل مجاملة حيث يشترك الراكب فى استعمال السيـــارة ، دون أعمال المساعدة التى لا يحصل من قام بها على أى فائدة (١٢١) .

ومع ذلك فان هناك اتفاقا بينهما .

فبالاضافة الى ما ذكرناه آنفا ، من حيث صفة المجاملة ، فان حراسة الشىء تظل فى الحالتين للمدين بالتعويض : مؤدى الخــدمة فى النقــل مجاملة ، والمستفيد من أعمال المساعدة .

٥٣ — خلاصة الباب التمهيدى :

قدمنـــا أن نقل الأشـــخاص يمـــكن أن يتم بمقـــابل نقدى وقد يتم خاليا منه .

وقلنا أن النقل فى الحالة الاخيرة يكون مجانيا ماليا لخلوه من المقابل النقدى ، لكنه قد يتضمن مقابلا من نوع آخر وقد لا يتضمن أى مقابل .

واستخلصنا من ذلك ، أن ثمة مفهومين لمجانية النقل .

الاول : مجانية مالية بالمعنى الواسع : ونقصد بها أن يتم النقل دون حصول الناقل على أجر نقـــدى .

الثـــانى : مجانية كاملة بالمعنى الضيق : ونقصد بها ان يتم النقـــل خاليا من كل مقابل .

وقد تمثلت خلاصة ذلك ، فى تقسيم لنقل الاشخاص على صـــورتين

---

(١٢١) انظر : Sidi (G.) : Thèse, op. cit., 1966, p. 192.

رئيسيتين ، ينبني على أساس فكرة المقابل : من حيث وجوده أو انعدامه ، ومن حيث نوعه اذا وجـد .

الصورة الاولى :

نقل بعوض Transport à titre onéreux

وهو النقل الذى يتم بمقابل نقدى وعلى سبيل الاحتراف .

الصورة الثـانية :

نقل مجانى Transport à titre gratuit

ونقصد به ، كصورة مقابلة للاولى ، ذلك النقل الذى يتـم دون أن يتقاضى الناقل فيه أجرا نقديا . وانما قد يتضمن مقابلا من نوع آخر وقـد ينعدم كل قابل . ويتم فى صورة عمليات منفردة وليس على سبيل الاحتراف .

وفى نطاق النقل المجانى ، وعلى أساس التدرج فى نطاق فكرة المقابل ، يمكننا تقسيم هذا النقل الى وجهين يكونان صورته :

الوجه الاول : ويتم النقل فيه بمقابل غير نقدى ، كأن تكون للناقل مصلحة فى عملية النقل ، وهو ما يسمى بالنقل القائم على مصلحـة النـاقل .

الوجه الثـانى : نقل ينعدم فيه وجود كل مقابل أيا كان نـوعه ، ويتم على سبيل المجاملة البحته من جانب الناقل وهو ما يسمى بالنقل مجاملـة .

وترتيبا على ما تقدم ، فاننا نستطيع أن نعطى ، النقل المجـانى وصورتيه ، مفهوما محددا .

النقـل المجـانى :

هو ذلك النقل الذى يتم خلوا من المقابل النقدى المباشر . ولـكنه قد ينطوى على مقابل غير مباشر من نوع آخـر . وقد لا يتضمن اى مقـابل .

ويتفرع الى وجهين :

النقل القائم على مصلحة الناقل : Transport intéressé

هو ذلك النقل الذى لا يتضمن مقابلا نقديا مباشرا ، ولكنه يتضمن مقابلا غير مباشر ، كأن تكون للناقل مصلحة فيه .

النقل مجاملة : Transport bénévole ou à gracieux

هو النقل الذى يتم دون اى مقابل مباشر او غير مباشر ، ولكنه يتم على سبيل المجاملة البحته من جانب الناقل (١١٢) .

ولكن ما هو معيار التفرقة بين صور النقل المذكورة ..

٥٢ — معايير التفرقة بين صور نقل الاشخاص :

أولا — معيار التفرقة بين النقل بعوض والنقل المجانى :

هناك معياران للتفرقة بينهما :

(١) يتمثل المعيار الاول فى فكرة تدرج المقابل ، وهو تدرج من حيث الوجود ومن حيث النوع . فمن حيث الوجود ، نجد أن النقل بعوض يتضمن مقابلا ، فى حين أن النقل المجانى قد لا يتضمن أى مقابل كما هو الامر فى النقل مجاملة الوجه الثانى من النقل المجانى .

ومن حيث النوع . فاذا كان النقل المجانى يلتقى مع النقل بعوض فيما يتعلق بامكان وقوع الأول بمقابل ، الا انه يختلف عن الثانى من حيث نوع المقابل . فهو فى الاول غير نقدى كما هو الامر فى الوجه الاول للنقل المجانى ، أما فى الثانى فانه نقدى .

(٢) ويتمثل المعيار الثانى فى فكرة الاحتراف . فمن المعروف ان النقل بعوض يتم على سبيل الاحتراف . ومن ثم فان له صفة تجارية من

---

(١١٢) Rodière : Droit des transports, t. 1, 1933, p. 128, No. 96.

انظر فى هذا التعريف المادة الثالثة من مرسوم ١٤ نوفمبر ١٩٤٩ بشأن تنظيم النقل فى فرنسا :

Transports effectués à titre gracieux, sans rémunération directe ou indirecte.

ومنشور فى : Bull. transports, 1956, p. 123.

جانب الناقل دائما . بخلاف الأمر في النقل المجانى بوجهيه حيث يتم في صورة عمليات منفرده ومن ثم ، فان له صفة مدنية .

ثانيا — معيار التفرقة بين وجهى النقل المجانى :

ينحصر معيار التفرقة بينهما في فكرة المصلحة . فلا يكون النقل مجاملة اذا توافرت لدى الناقل نية الحصول على مصلحة من عملية النقل . ولكنه يكون كذلك اذا انعدمت تلك النية .

وبعد كل ما تقدم ، فاننا نتسائل عن النظام القانونى لمسئولية الناقل بالمجان ، اذا ما وقع حادث ترتب عليه اصابة الراكب ، الامر الذي سيكون محل دراستنا في القسم الاول والثانى .

القسم الأول

مسئولية الناقل بالمجان فى القانون الوضعى

٥٣ تمهيد وتقسيم :

سبق أن عرضنا فى الباب التمهيدى تحديدا لفكرة النقل المجانى ، مقصود بالمجانية معنى ماليا فى المقام الأول حيث يخلو النقل المذكور من المقابل المالى دون غيره ، ومقصود بها فى المقام الثانى ، خلو النقل من كل مقابل .

وخلص الينا : تأسيسا على ذلك ، ان النقل المجانى .. ينقسم — باعتباره صورة رئيسية لنقل الأشخاص فى مقابلة النقل بعوض — وعلى اساس وجود المقابل غير النقدى او انعدامه ، الى نقل تتعلق به مصلحة للناقل ، ونقل يتم على سبيل المجاملة البحته .

وذكرت من قبل ان القضاء الفرنسى قد ربط بين تحديد نظام المسئولية الذى يخضع له ناقل الاشخاص بصفة عامة وطبيعة النقل محددة على اساس وجود المقابل او انعدامه ، ومن حيث نوعه اذا وجد .

ولما كان تحديد نظام المسئولية الذى يخضع له ناقل الاشخاص بالمجان يمثل محورا لدراستنا ، فاننا نعود الى طرح التساؤل الذى ذكرناه فى مقدمة الرسالة عن نظام المسئولية هذا :

هل يمكن القول بخضوع الناقل بالمجان لقواعد المسئولية العقدية ؟ ام انه لا يخضع الا لقواعد المسئولية التقصيرية ؟ .

وحتى فى نطاق الاخيرة ، فان هناك تساؤلين :

يتعلق الاول منهما بنوع قواعد المسئولية تلك : هل يخضع الناقل بالمجان لقواعد المسئولية القائمة على اثبات الخطأ ؟ أم انه لا يخضع الا لقواعد المسئولية عن الاشياء ؟ .

ويتعلق الثانى بما اذا كان خضوع الناقل بالمجان لهذا النوع أو ذاك من قواعد المسئولية تلك ، هو خضوع مطلق أم هناك تفرقة ؟ ونقصد بالاطلاق أولا ، وفى نطاق المسئولية القائمة على اثبات الخطأ ، أن خضوع الناقل بالمجان لها يتم دون تفرقة بين الخطأ الجسيم واليسير .

ونقصد بالاطلاق ثانيا ، ان الناقل بالمجان يخضع لأى من المسئوليتين دون تفرقة بين النقل القائم على مصلحة للناقل والنقل مجاملة .

وعلى ضوء هذه التساؤلات التى تعتبر الاجابة عنهـا محـورا لدراستنا فى هذا القسم ، فاننا سوف نعرض لاحكام مسئولية النـاقل بالمجان فى القانون الوضعى . ونقصد به القيام بدراسة فقهية قضائيـة للوقوف على ما هو مقرر الآن من هذه الاحكام .

وسوف ستكون دراستنا على بابين :

الباب الأول :

مدى تطبيق أحكام المسئولية العقدية فى النقل المجانى .

الباب الثـانى :

الخطأ التقصيرى أساس مسئولية الناقل بالمجان .

الباب الأول

مدى تطبيق احكام المسئولية العقدية فى النقـــل المجـــانى

٥٤ ــ تمهيـــد وتقسيـــم :

ان القول بتطبيق احكام المسئولية العقدية فى النقل المجـــانى ، انما هو قول يحتاج الى وقفة متانية ، لأنه يثير مسألة تحديد الطبيعـــة القانونية للنقل المجانى وما اذا كان يتضمن عقدا أم لا ؟ .

ولعل صلة وثيقة يمكن القول بها اذن ، بين خضوع النـــاقل فى النقل المجانى بوجهيه لأحكام المسئولية العقدية وبين التكييف القانـــونى للعلاقة بين طرفيه تحديدا لطبيعته القانونية.

فقد ذهب جانب من الفقه والقضاء ، فى فرنسا على وجه الخصوص الى القول بأن النقل المجانى يتضمن عقدا . ورتبوا على ذلك تطبيـــق احكام المسئولية العقدية عما اصاب الراكب من ضرر أثناء نقله ، سواء كان النقل قد تم لمصلحة الناقل او كان على سبيل المجادلة البحته .

وفى ضوء هذه المقدمة ، فان تقسيما لدراستنا فى هذا البـــــاب نستطيع ان نحدده على النحو التـــالى :

الفصل الاول :

التكييف التعاقدى للنقل القائم على مصلحة للناقل .

الفصل الثـــانى :

التكييف التعاقدى للنقل مجاملة .

الفصل الأول

التكييف التعاقدى للنقل القائم على مصلحة الناقل

٥٥ — اتجه البعض فى نطاق الفقه الفرنسى الى القول بوجود عقد نقل فى كل حالة يكون ركوب الشخص فيها بقصد آداء خدمة للناقل (١).

ويعتبر الاستاذ « بيناتار » (٢) من اقوى انصار هذا الاتجـــاه الآن ، حين قال ان النقل القائم على مصلحة للناقل يتضمن عقداً ملزما لجانب واحد ، لأن التزامات الطرفين فيه ليست متبادلة ، ومن ثم فـــلا يوجد عقد ملزم لجانبين .

---

(١) انظر : Gardenat : "L'automobiliste et le transport bénévole". J.C.P. 1932-1-158.

فى هذا المعنى :
Roger : Note sous Cass. Civ., 18-7-1934. D. 1935-1-38, notamment p. 39.

فبعد ان ذكر حالات لا يعد النقل فيها نقلا على سبيل المجاملة وهى :
(أ) نقل يتم لمصلحة الناقل . (ب) نقل لمهمة مشتركة .
(د) نقل لمصلحة الطرفين . قال : انه يمكن القول بوجود عقد نقل فى الحالة الثالثة وأن الوفاء بالاجر فيه يتم بأداء خدمة للناقل عند الوصول .

وفى هذا المعنى ايضا : Vasiliu (C.) : Thèse, op. cit., 1925, p. 25.

حيث يرى وجود عقد نقل فى النقل الذى يتم لمصلحة الناقل .

وانظر فى المعنى أيضا :
Lebrun : "La responsabilité civile du gardien de la chose dommageable co-contractant de la victime". Thèse Paris, 1944, p. 30.

حيث قال بوجود عقد نقل ، ومن ثم تكون مسئولية الناقل عقدية ، فى حالة ما اذا وقع حادث اثناء قيامه بنقل شخص له مصلحة فى نقله ، مثل له الفقيه بقيام شخص بنقل طبيب لدى ابنته المريضة .

وقريب من المعنى انظر : Sioufi : Op. cit., 1965, p. 17, No. 7.

ففى نطاق تفرقة قال بها بين النقل بعوض والنقل القائم على مصلحة للناقل ، اتجــه الى القول بأن المسئولية فى النقل بعوض هى مسئولية عقدية ، وقال اننا نفضل اعتبارها كذلك فى النقل القائم على مصلحة للناقل خلافا لاعتبار القضاء الفرنسى اياها تقصيريه .

وقال ان هذا العقد له طبيعة مختلطة ، لانه يعتبر — فى نظره — مجانيا بالنسبة للمسافر ، بينما هو بعوض بالنسبة للناقل الذى يقوم بعملية النقل للحصول على تقدمه restation (٣) .

٥٦ — وكان لهذا الاتجاه السابق ، صداه فى نطاق القضاء الذى أعطى — دون مبرر مقنع — تأييده لذلك الجانب من الفقه .

فعلى صعيد القضاء الفرنسى ، ظل الغموض والتردد يكتنف أحكام هذا القضاء بجميع درجاته فى خصوص هذه المسألة . فمن الاحكام ما ذهب الى القول بوجود عقد نقل . بينما ذهب البعض الآخر منها — دون ذكر كلمة العقد — الى القول بأن هذا النقل يعتبر نقلا بعوض .

٥٧ — وجاءت احكام قضاء الموضوع فى المذهب الاول . وقضى بتكييف العلاقة بين الراكب والناقل الذى تم النقل لمصلحته على انهـا تتضمن عقد نقل ، يلتزم بمقتضاه الناقل بتوصيل المسافر سالما معافى الى جهة الوصول ، ولا يستطيع الاول التخلص من المسئولية التى تقع على عاتقه اخلالا بالتزامه بالضمان ، الا اذا اثبت القوة القاهرة أو الحادث المفاجىء ، أو السبب الاجنبى الذى لايد له فيه (٤) .

وفى نفس الاتجاه ، كان قضاء استئناف جرينوبل ، حين قال بأن صاحب الجراج الذى يقوم بنقل عميل Client ، حيث توجد سيارة يرغب فى بيعها له لا يعتبر ناقلا على سبيل المجاملة ، بـل انه يتصرف بموجب عقد نقل ، ويكون مسئولا على أساس المادة ١٧٨٤ مدنى (٥).

واكدت محكمة استئناف كولمار هذه النظرة فى تاريخ لاحق بحـكم الغت بمقتضاه ما جاء به حكم الدرجة الاولى ، متعلقا برفض دعـوى

---

(٢) Benathar : Chron., op. cit. cit. Rev. gén. de l'A. et de l'Esp., 1963, p. 349, No. 2.

(٣) Benahar : Chron. op. cit., pp. 355-357.

وكانت حجته ان النقض الفرنسية لم تؤكد الا على عدم وجود عقد ملزم لجانبين . انظر هامش رقم ١ ص ٣٥٥ .

(٤) Trib. Comm. St. Etienne : 30-5-1930. Rev. gén. ass. terr. 1930, p. 1147 et la not. de M. Picard, pp. 1149-1150.

(٥) Cour d'Appel de Grenoble : 2-5-1932 : D. H. 1932, p. 355.

المضرور بالتعويض وبعدم مسئولية الناقل عن حادث وقع لراكب معـه قام الاول بنقله فى مقابل خدمة يؤديها له هذا الراكب . وقد تمثل سند هذا القضاء فى أن النقل قد تم مجانا ، ومن المتعـين ، حتى تتحقـق مسئولية الناقل ، أن يقوم الراكب المضرور باثبات خطأ على عاتقـه ، استوجب فيه قضاء الدرجة الاولى أن يكون جسيما (٦) :

وعلى اثر طعن بالاستئناف توجه به المضرور جاء قضاء محـكمة كولمار . وكان مبناه ماثلا فى تقدير المسئولية العقدية للناقل على أساس التزام بضمان السلامة يقع على عاتقه .

وعلى ذلك فاننا سوف نذكر من الحكم ما يبرز فكر المحكمة فى هذا الصدد والأسس التى انبنى عليهـا .

« حيث ان .... قضاء الدرجة الاولى قد رفض دعوى Ritter (.الراكب المضرور) بالتعويض بحجة أنه قد نقل بالمجان ، وأن مسئولية Felider (الناقل) لا تتحقق فى هذه الظروف الا اذا ثبت أنه قـد ارتكب خطأ جسيما ، وحيث انه لا يوجد نقل مجانى gratuit الا فى حالة ما اذا كان النقل قد تم على سبيل المجاملة البحته من جانب حارس

---

(٦) مشار اليه فيما سبق ص ٢٧ Cour d'Appel de Colmar : 28-4-1936.

وفى هذا المعنى : Cour d'Appel de Caen : 30-12-1935. Rev. gén. ass. terr., 1936, p. 292.

فى حالة قيام مالك حيوان بتسليمه لشخص يقوم بنقله ، مقابل قيام هذا الشخص بنقل زوجة الاول .

ومن الاحكام السابقة التى قررت المسئولية العقدية أيضا :

Cour d'Appel de Montpellier : 12-2-1932.

مشار اليه فيما سبق ص ٢٦ .

Cour d'Appel de Dijon : 12-12-1934 : Gaz. Pal. 1935-1-332.

وكان الحكمان السابقان بمناسبة قضيتين حيث أصيب شخص قام قصاب باصطحابه معه فى سيارته للاستفادة بخبرته ومشورته فى انتقاء افضل أنواع الحيوانات .

Cour d'Appel de Nimes : 21-1-1935. مشار اليه فيما سبق ص ٢٧ .

بصدد قيام شخص بنقل آخر للاستفادة بمشورته فى شراء سيارة وكانت للراكب مصلحـة تتمثل فى زيارة احد المعارض .

الشيء دون اى مصلحة شخصية ، فانه ليس من الضرورى ، لاستبعاد فرض النقل مجاملة bénévole ، اثبات حق الناقل فى أجره نقدية rémunération او اثبات وجود عقد يستطيع بموجبه الناقل ان يقاضى الراكب ، وانما يكفى ، فى حالة ثبوت عدم تقديم مقـابل ، أن يحصل الناقل على مصلحة من عملية النقل ايا كانت هذه المصلحـة ، أو ان يكون النقل متفرعا عن عملية اخرى أفادت الناقل .

وحيث ان الثابت من القضية ، أن هناك خدمـات متبادلة بـين الطرفين ، وأن كل خدمة منها تعتبر بمثابة المقابل لما حصل عليه كـل منهما من خدمات اداها الطرف الآخر ، وحيث ان (الراكب المضرور) قد حضر تنفيذا لهذا العقد لتوصيل الاخشـاب للمدعو .F (الناقل) ، وان هذا الاخير سيقوم بتوصيله حيث يقيم ، وان هذا النقل يرتبط accessoire بالخدمة التى حضر (الراكب) لتأديتها لمصلحـة .
(الناقل) ، فان تعهدات engagements كل منهما تنتج عن تبادل الخدمات بينهما ولا يستطيع . (الناقل) ، فى هـذه الظروف ، الاستناد الى ان (الراكب) قد نقل على سبيل المجاملة البحته من جـانبه .

وخلاصة هذا القضاء عدة مبادىء نوجزها فيما يلى :

(١) ان النقل المجانى له مفهوم واحد فى عرف المحكمة ومؤداه : هو ذلك النقل الذى يتم على سبيل المجاملة البحته من جانب الناقل ، وبالتالى فان كلمة « مجانى gratuit » تكون مرادفه لكلمة « مجاملة » .

(٢) ان اى مصلحة للناقل فى عملية النقل ، تكفى مهما كـانت طبيعتها ، مادية أم ادبية ، لنفى صفة المجاملة فى النقل .

(٣) ان النقل القائم على مصلحة للناقل يتضمن عقد نقل حقيقى يربط طرفيه ، لأنه لا يشترط لوجود العقد الاخير فى نظر المحـكمة — خلافا لما هو مستقر عليه — أن يقوم الراكب بآداء اجر نقدي للناقـل

كمقابل لعملية نقله ، وإنما يمكن ان يتمثل الاجر فى خدمة يؤديها الراكب للناقل .

(٤) وترتيبا على ذلك ، فان الناقل يقع على عاتقه التزاما بضمان السلامة ، تترتب المسئولية العقدية على الاخلال به بوقوع حادث يصاب منه المسافر . ولا تدفع المسئولية عنه الا اذا كان الحادث يرجع الى قوة قاهرة أو خطأ من الراكب المضرور .

وقد تأكد هذا الاتجاه بحكم حديث قضى بوجود عقد نقل بين الناقل والراكب ، فى نقل قام به الاول تحقيقا لمصلحة يبغى التوصل اليها من عملية النقل ، الامر الذى يؤدى الى القول بأن التزاما بضمان السلامة يقع على عاتق الناقل المذكور (٧) .

أما عن المذهب الثانى ، حيث دور النقض الفرنسية وكان تدخلها امرا جوهريا لحسم المسألة ، فانه لا يسعنا فى تبيانه سوى القول بأن موقف المحكمة العليا الفرنسية ، فيما يتصل بتكييف العلاقة بين طرفى النقل القائم على المصلحة ، قد ظل يشوبه الغموض حتى حكم الدائرة المشتركة بها فى ٢٠ ديسمبر ١٩٦٨ .

فبعد أن قالت المحكمة العليا الفرنسية بالمسئولية التقصيرية للناقل

---

(٧) Trib. Grand. Inst. de Dinan : 24-9-1968 : D. 1969, J.P. 404, note J. Prévault.

وانظر فى التعليق على هذا الحكم :

Besson : Rec. gén. L.J. et rép. comm. 1969, J.P. 715, No. 622.

وكان الحكم بمناسبة قضية حيث قام شخص بأخذ راكبين — أحدهما صديقة — معه فى سيارته للقيام برحلة سياحية الى أسبانيا مع المساهمة فى نفقات الوقود . وقررت المحكمة المبدأ المذكور اعلاه وهى بصدد تعرضها لمشكلة تنازع القوانين الخاصة بالمسئولية المدنية وتحديد القانون الواجب التطبيق هل القانون الفرنسى أم الاسبانى ! وقررت تطبيق الاول باعتباره قانون محل ابرام العقد المزعوم .

وفى نطاق النقل الجوى المجانى : قضى أيضا بوجود عقد نقل من نوع خاص يربط طرفى نقل تم لمصلحتهما المشتركة .

انظر Cour d'Appel de Lyon : 25-1-1940. R.F.D.A. 1948, p. 105.

فى النقل المذكور ، وكان ذلك فى ثلاثة أحكام شهيرة فى سنة ١٩٤٠ (٨) الى جانب بعض الاحكام الاخرى بعد ذلك (٩) ، نجدها تتجه ـ دون ذكر كلمة العقد — الى القول بأن النقل الذى يتم لمصلحة الناقل إنما يعتبر نقلا بعوض وايدت حكم الاستئناف الذى قضى بذلك وقالت انه ما دام قد ثبت ان شخصا اخذ معه آخر على موتوسيكل يتولى الاول قيادته — للذهاب من اجل القيام بمهمة مشتركة تتمثل فى اصلاح احدى شبكات الكهرباء ، وتعهد الراكب بوضع خطة العمل ، بينما كان يتعين على الناقل باعتباره مقاولا أن يقوم بالاعمال التى تكفل تنفيذها ، فانه يكون للاخير مصلحة فى نقل الراكب ، ويكون قضاء الموضوع قد استخلص — بحق — ان النقل قد تم معاوضة onéreux (١٠) .

ويتضح مدى الغموض الذى يكتف موقف النقض الفرنسية ، من حكم صدر بمناسبة قضية ، حيث قام الراكب بمطالبة الناقل بتعويض عما اصابه من جراء حادث وقع اثناء نقله لمصلحة المدعى عليه ، الماثلة فى ذهاب الراكب الى شقته لمناقشة مسألة تاثيثها . لتقرر المحكمة ان هذا النقل ليس نقلا ينطوى على المجاملة ، وليس نقلا بعوض حيث ينعدم المقابل النقدى المباشر ، اى انها اعتبرته نقلا مجانيا ماليا financièrement gratuit (١١) .

وعلى خلاف ما سبق فيما يتصل باعتبار النقل القائم على مصلحة

---

(٨) فى نقل تم لمصلحة الراكب والناقل
Cass. Civ. 26-2-1940 : Gaz. Pal. 1940-1-396.

فى قيام تاجر بنقل شخص لشراء جواد لدى الاول
Cass. Civ. 3-6-1940 : S. 1940-1-131.

بصدد قيام شخص بنقل آخر فى سيارته بقصد تجربتها لان هذا الشخص الآخر ينوى شراء السيارة .
Cass. Req. : 29-10-1940. Gaz. Pal. 1940-1-27.

(٩) انظر على سبيل المثال : Cass. Req. 25-1-1945 : S. 1943-1-57.

(١٠) Cass. Civ. 15-7-1957 : Bull. Civ. 1957-2-346, No. 531.
وايدت فى هذا الخصوص حكم إستئناف اكس الصادر فى ١٣ اكتوبر ١٩٥٤ .

(١١) مشار اليه من قبل ص ٢٩ . Cass. Civ. 7-7-1958.

نقلا بعوض ، نجد المحكمة العليا الفرنسية تنكر عليه هذه في حكم آخر (١٢) .

والى جانب قولها بالمسئولية العقدية في الحالات التى ذكرناها ، فانها كانت تقضى — في غالبية احكامها — بتطبيق قواعد المسئولية عن الأشياء في النقل الذى يتم لمصلحة الناقل كما سنرى فيما بعد . ومن هنا فقد كان قولنا باستمرار الغموض في موقفها بخصوص الطبيعة القانونية الذى لم ينجل الا مع حكمها الصادر من الدائرة المشتركة Chambre Mixte في ٢٠ ديسمبر سنة ١٩٦٨ (١٣) .

وتفصيل ذلك ، ان محكمة النقض الفرنسية كانت قد حظرت على الراكب مجاملة — بخلاف نظيره في النقل القائم على مصلحة للناقل — التمسك بقواعد المسئولية عن الأشياء . واستندت في هذا الحظر — كما سنوضح فيما بعد — الى صفة المجاملة وانعدام المقابل ، الى جانب اسباب أخرى سوف نعرض لها في حينه . وجاءت سنة ١٩٦٨ لتقضى بتطبيق قواعد المسئولية عن الأشياء في النقل مجاملة . ولما كان الأمر كذلك ، لأن نص المادة ١٣٨٤/١ مدنى فرنسى الخاص بالمسئولية عن الأشياء لم يتضمن اى تفرقة ، فانه لابد أن يكون ذلك هو اتجاهها أيضا بالنسبة لمسئولية الناقل في نقل تم لمصلحته . وعليه فلا مسئولية عقدية لعدم وجود العقد .

---

(١٢) Cass. Civ. 7-7-1960 : Rev. gén. ass. terr. 1961, p. 367.

(١٣) انظر الحكم فيما سبق ص ١٥ . وانظر في تشكيل الدائرة :
Loi du 3-7-1967 : J.C.P. 1967-3-33214.

وتتشكل من ممثلى الدائرة المدنية الاولى المختصة بالتأمين والمسئولية العقدية ، وممثلى الدائرة المختصة بالمسئولية التقصيرية ، وممثلى الدائرة الجنائية المختصة بتطبيق المادة ١٣٨٢ مدنى بصورة تبعيه بالنسبة لجرائم القتل والاصابة الخطأ . قد يقال أن تعبير الدائرة المختلطة أفضل ولكننا نفضل تعبير الدائرة المشتركة لان التعبير الاول يثير اللبس ، كذلك فان التعبير الثانى أولى بالتفضيل لانه يتفق مع تشكيل هذه الدائرة على النحو المذكور .

تقدير هــذا الاتجــاه :

ذكرت من قبل أن القضــاء الفرنسى قد أخضع الناقل مجاملة قبل سنة ١٩٦٨ لقواعد المسئولية الخطئية . ومن ثم فان القضاء الفرنسى لم يشأ ، والنقل القائم على مصلحة للناقل يتضمن مقابلا ، أن يخضع

الناقل فيه لمسئولية مثل تلك التى يخضع لها نظيره فى النقل مجاملة .

لانه لما كان سند القضاء فى استبعاد المسئولية عن الأشــياء من النقل مجاملة ومن ثم خضوع الناقل فيه للمسئولية الخطئيــة كما ذكرت توا ، يتمثل فى ان الراكب مجاملة قد اشترك كذلك فى استعمال السيارة، وهو أمر لا يتوافر فى النقل القائم على مصلحة للناقل نظرا لوجود تلك المصلحة ، فان النقل القائم على مصلحة الناقل بقدر ما كان يبتعد عن النقل مجامــلة فانه يقترب من النقل بعوض لوجــود المقابل المتمثــل فى مصلحة الناقل . الأمر الذى حدا بالقضاء الى القول بالعقد والمسئولية العقدية فيه .

وتأسيسا على ما سلف بيانه ، فاننا نستطيع القول بدايــة ، فى تقدير هذا الاتجاه العقدى ، بأن لجوء القضاء الفرنسى الى فكرة العقد فى النقل القائم على مصلحة للناقل ، لا يعدو كونه حيلة ، كان فى غنى عنها ، لضمان المضرور على تعويض فى غير حــالات النقل الذى يتم بعقد ونقصد بها النقل المجانى .

وفى تقديرى ، فان هــذا النقل لا يتضمن اى عقد ، مهما كانت التسمية التى تطلق عليه .

فلا يمكن القول بتكييف العلاقة بين طرفيه على أنها تنطوى على عقد نقل كما ذهب قضاء الموضوع فى فرنسا . لانه اذا كان النقل القائم على مصلحــة يتضمن مقابلا ، فانه غير مبــاشر وليس نقدى ، الأمر الذى لا يتفق مع ما هو مسلم به بشــأن ضرورة توافر الأجــر النقدى باعتباره عنصرا جوهريا لا يتواجد عقد النقل دونه . ومن هنا ، وهذا

هو اول اختـــلاف بينهما ، فان النقل القائم على مصلحة للناقل يختلف من حيث طبيعة المقابل عن النقل عوض .

كذلك ، لا يمكن القول بذلك ، نظرا لعدم توافر المقومات الجوهرية للعقد بصفة عامة ، وهى اتجاه الارادة نحو احداث اثر قانونى (١٤) .

حقا ، ان هناك تطابقا بين ارادتين ، حيث اتفق لناقل والراكب على عملية النقل . بيد أن ذلك لا يكفى لابرام العقد ، وانما يجب أن يتوافر فوق ذلك ، اتجاه النية الى الالتزام ، وهو ما يتعذر القطع به فى النقل القائم على مصلحـــة للناقل . فالناقل ليس فى نيتـــه أن يلتزم بالقيـــام بعملية النقل بدليل انه يستطيع الرجـــوع عن تنفيذه دون انه يستطيـــع الراكب اجباره على اتمامه .

أما فيما يتعلق بالقول بأن النقل القائم على مصلحة للناقل هو نقل بعوض — وهو رأى ذكرناه للنقض الفرنسية — فانه قول غير مقبول فى نظرنا . لأن المقصود بالنقل بعوض هو ذلك « النقل الذى يتم بموجب عقد نقل ، يتضمن التزاما بالنقل ، والتزاما بضمان سلامة المسافر . ويتضمن من ناحية أخرى التزاما على عاتق المسافر بدفع الأجر . ولكنه لا يوجد فى النقل القائم على مصلحـــة للناقل التزام بالضمان أو التزام بدفـــع الأجر ، ولا يوجد التزام باتمام النقـــل ، وعلى ذلك فانه لا يعتبر بالتأكيد نقلا بعوض ، انه صورة للنقل المجانى (١٥) .

نضيف الى ما تقدم ، وفى رفض تشبيه النقل القائم على مصلحة للناقل بالنقل بعوض الذى يتضمن اجرا نقديا ، أن من شأن هـــذا الاتجاه أن تترتب نتيجة فى غاية الخطورة بالنسبة للمضرور اذا كانت وثيقـــة

---

(١٤) فى هذا المعنى : Prévault : Note, op. cit., D. 1969.
Besson : Note, op. cit. Rec. gén. L.J. et rép. comm. 1969.
Sidi (G.) : Thèse, op. cit., 1966, p. 67.
Lamoine : Note, R.F.D.A., 1948, J. P. 103.

(١٥) Charfi (M.) : "La responsabilité civile du transporteur non-professionnel de personnes". Thèse Paris, 1967, p. 236.

التأمين تستبعد من الضمان النقل بعوض . لأن المضرور لا يمكنه — مع ذلك التشبيه وهــذا الاستبعاد — أن يستفيد من الضمان الناشيء عن التأمين الاجبارى .

قد يقــال — دحضاً للنقــد السابق — أن القضــاء الفرنسى قــد اعتبر النقل القائم على مصلحة مجانيا بخصوص التأمين كى يتمكن المضرور من الحصول على الضمان الناشيء عنه . الا ان ذلك مردود من جانبنا بأنه وان توافــرت الجراة لدى القضاء الذى قــرر ذلك ، فان قضــاءه هذا كان ينبنى على ان المقصود بالمجانية هو معنى مالى حيث يخلو النقل من المقابل النقدى مع توافر المقابل من طبيعة اخرى ويتمثل فى مصلحة للناقل فى عمليــة النقل ، اى انه قرر ذلك فى حــالة اعترف فيها بأن النقل ليس معاوضة لخلوه من المقابل النقدى . وبناء على ذلك فاننـــا نشك فى توافر تلك الجراة فى الحالة التى قررها فيها القضاء نفسه اعتبار هذا النقل نقلا بعوض . وحتى اذا أقدم على ذلك فانه يعتبر تناقضـــا لا يمـــكن قبوله .

ولذا ، نرى ان مسئولية الناقل الذى يتم النقل لمصلحته ، انما هى مسئولية تقصيرية فى نطاق المسئولية عن الأشياء التى يتعين تطبيقها فيه ، ليس على اساس ان هــذا التطبيق استثناء على اصــل مؤداه استبعادها من النقل مجاملة ، وانما على اســاس ان ذلك هو التطبيق العادى والمنطقى حيث المجال الصحيح لقواعد المسئولية تلك : شخص اصابه ضرر من شيء فى حراسة آخر .

وقد اكدت ذلك محكمة النقض الفرنسية بخصوص النقل الجوى ، الى جانب أحكام اخرى فى خصوص النقل بالسيارات سوف نعرض لها فى الباب الثانى .

وقالت المحكمة العليا الفرنسية ، انه لا يتسم بصفة عقدية ذلك النقل الذى يتم للمصلحة المشتركة لكل من الناقل والراكب ويتعين تطبيق المادة ١/١٣٨٤ مدنى الخاصة بالمسئولية عن الأشياء (١٦) .

(١٦) Cass. Civ. 13-5-1947 : R.F.D.A. 1948, J. P. 103.

الفصل الثانى

التكييف التعاقدى للنقل مجاملة

٦٠ — تمهيد وتقسيم :

لما كان تحديد نظام المسئولية الذى يخضع له الناقل مجاملة امر يتوقف على الماهية القانونية لهذا النقل الذى يتم كذلك ، فانه يكون من المنطقى أن نثير بادىء — ذى — بدء المسألة المتعلقة بالتكييف القانونى للعلاقة بين طرفى النقل المذكور توصلا الى تحديد طبيعته القانونية .

ولذا ، فان نظام المسئولية هذا كان — بما أثاره من جدل — مواكباً فى تطوره لما شجر من خلاف يتعلق بتكييف تلك العلاقة قانونا .

والواقع ، أنه ما من مسألة ملأت ساحة الفكر القانونى جدلا ، وانقسم بصددها الفقه والقضاء — فى فرنسا بصفة خاصة — بين اقلية تؤيد على أسس واهية واغلبيه تعارض حيث المنطق القانونى الصرف ، كتلك المتعلقة بوجود عقد فى النقل مجاملة .

وبصفة عامة ، فقد اتجه أنصار هذا الاتجاه العقدى من الأقلية الى القول بوجود عقد فى النقل مجاملة . ورتبوا على ذلك مسئولية عقدية على عاتق الناقل فيه ، يلتزم بمقتضاها الأخير بتعويض الراكب مجاملة عما اصابه من ضرر نتج عن حادث وقع خلال النقل المذكور .

وبالرغم من اتفاق هؤلاء على ذلك ، فانهم قد اختلفوا فيما بينهم حول ما يمكن اعطاؤه من تسمية لهذا العقد المزعوم . وإذا كان خلاف مثل هذا قد بدا لفظيا لا أهمية له ، الا انه ينطوى فى نظرنا على خطورة بالغة نظرا لما يرتبه من نتائج تختلف تبعا لكل تسمية من التسميات المقترحة لهذا العقد .

ولعل أسبابا يعتريها الضعف قد دفعت بهم الى الزج بالنقل مجاملة فى نطاق العقود ولا نقول العقد . وتتمثل فى أن عدم وجود الأجر لا يستبعد بالضرورة فكرة العقد ، وأن هناك تطابقا بين ارادة الطرفين فيه . كل ذلك حدا بهم الى ترتيب نتائج سوف نرى تناقضها مع مبادىء القانون التى يتعين اخذها فى الاعتبار دوما .

واذا كان ذلك هو الاطار الفكرى العام للاتجاه العقدى فى النقل مجاملة ، فاننا ، بنظرة شاملة ، نجد أن من انصاره من ذهب الى القول بتكييف العلاقة بين طرفى النقل مجاملة قياسا على نظيرتها فى النقل بعوض على أنها تتضمن عقد نقل حقيقى .

بينما نجد البعض الآخر يتجه ، برفض ما سبق ضمنا ، الى القول بوجود عقد من عقود التفضل مثل الوديعة والوكالة . ليس هذا فقط ، بل اننا نجد ، علاوة على ما تقدم ، افكارا اخرى تتعلق بوجود عقد غير مسمى هذا من ناحية ، وشبه العقد او الفضالة من ناحية اخرى .

وعلى ما تقدم ، فاننا سوف نقسم دراستنا فى هذا الفصل الى ثلاثة مباحث نحددها على النحو التالى :

المبحث الأول : فكرة عقد النقل فى النقل مجاملة .

المبحث الثانى : عقود الخدمات المجانية فى النقل مجاملة .

المبحث الثالث : فكرتى العقد غير المسمى والفضالة فى النقل مجاملة .

ثم الخلاصة : التكييف الصحيح للنقل المجانى .

المبحث الأول
فكرة عقد النقل فى النقل مجاملة

٦١ — قد يقوم شخص بنقل آخر ، كصديق مثلا ، معه فى سيارته على سبيل المجاملة لتوصيله الى مكان ما أو للقيام بنزهه ، اما بناء على عرض منه وموافقة هـــذا الشخص الآخر أو بناء على طلب من الأخير وموافقة صاحب السيارة . ويثور التساؤل فى هـــذه الحالة عن امكان القول بتكييف العلاقـــة بينهما على انها تكون عقد نقل بالمعنى القانـــونى للكلمـــة ؟

ان اجابة قاطعة على هذا التساؤل ، أيا كان وجهها ، من الممكن رصدها مقدما . ولكننا نرى أن يكون محلها ، وهذا أمر منطقى ، تاليا لتحليل قانونى نبرز فيه أوجـــه الشبه بين النقل بعوض والنقل مجاملة وذلك حتى نتوصـــل الى اصـــدار حكم يتضمنها بصـــورة لا تدع مجالا لأى شـــك فيها .

ويمكننا تعريف عقد النقل بأنه عبارة عن عقد يلتزم بمقتضاه شخص (طبيعى أو معنوى) بنقل شـــخص أو شىء من مكان لآخر باستخـــدام وســـيلة من وســـائل النقـــل ، فى مقابـــل أجر محـــدد يتفق عليـــه الطرفين (١٧) .

ونخلص من هذا التعريف بأن عقد نقل الأشخاص ، ويتم ابرامه بتراضى الطرفين ، يتضمن عنصرين جوهريين :

---

(١٧) راجع فى تعريف عقد النقل :

Overstake (J.F.) : Essai de classification des contrats spéciaux, Paris, 1969, p. 91.

Rodière : "Annuel des transports terrestres et aériens". Paris, 1969, p. 269.

Durand (P.J.) : "Droit et pratique des transports terrestres", Paris, 1971, No. A.

الأول : ويتمثل فى نقل شـــخص من مكان لآخر باستخدام وســـيلة نقل معينـــة .

الثانى : ونقصد به المقابل لعملية النقل ويتخذ صورة الأجر النقدى الذى يلتزم الراكب بآدائه للناقل بناء على اتفاق بينهما .

ولاشك أن القناعة بأخذ ذلك فقط فى الاعتبار ، يؤدى بنا الى القول بتكييف العلاقة بين الناقل مجاملة والراكب على انهـــا تكون عقد نقـــل حقيقى ، ذلك ان النقل مجاملة يتضمن العملية المادية محور عقـــد النقـــل والماثلة فى نقل شخص من مكان لآخر بوسيلة نقل معينة مثل السيارة ، وفضلا عن ذلك فان هذا النقل يتضمن تطابقا بين ارادتى اطرافه ومن ثم يشبه النقل بعوض .

ولكن نطرح سؤالا آخر : هل يكفى ذلك فى حد ذاته للقول بوجود عقد نقل فيه ؟ .

٦٢ — من الجدير القول ، ان ما ذكرته آنفا من وجهى شبـــه بين النقل بعوض والنقل مجاملة ، يبدو انه قد أثار اقتناعا لدى بعض المحاكم ، التى اتجهت الى القول بوجود عقد نقل حقيقى فى النقل مجاملة ، اكتفاء بهذا التشابه .

وقد اعطى الفقه فى جانب منه تأييده لهذا الاتجاه .

وسوف نتولى تفصيل ذلك ثم نعقبه بالتقييم .

٦٣ — أولا — موقف القضـــاء :

فقد قضى فى فرنســـا بأن النقل مجامـــلة يتضمن عقد نقل حقيقى . وقيل فى بيان ذلك « ان العقد المبرم بين الناقل ومن لبى دعوته ، ليس عقد وديعه ، وليس عقد وكاله ، ولكنه العقد المنصوص عليه فى المادة ١١٤٧ مدنى فرنسى حيث يلتزم من تقع على عاتقـــه مهمـــة تنفيذه ، أن

يبذل فى سبيل ذلك عناية رب الأسرة العاقل » (١٨) .

وفى نفس الاتجاه ، كان قضاء احدى المحاكم الجزئية فى فرنسا حيث تضى بوجود عقد نقل بين الناقل والراكب فى النقل مجاملة . وقررت على هذا الأساس ، مسئولية الأول عن الحادث الذى وقع للثانى (١٩) .

وعلى نفس الوتيره ، جرى قضاء محكمة استئناف ديجون . وجاء فيه انه اذا كانت المادة ١٣٨٤/أ مدنى تنطبق فيما يتعلق بحوادث السيارات ولو كان يقودها انسان ، فانه لا يجوز ان يتمسك بها من اخذ مكانه فى السيارة ويرتبط مع الناقل بموجب عقد حيث لا يوجد مجال للتعويض الا فى حالة عدم تنفيذ الالتزام الناشىء عنه . واضافت ، أن من يطلب او يقبل الركوب فى سيارة على سبيل المجاملة فانه يرتبط مع الناقل ، ان لم يكن بعقد نقل حقيقى ، فباتفاق من نوع خاص على الأقل (٢٠) .

ولقد تأكدت هذه النظرة على صعيد القضاء البلجيكى أيضا ، حيث قيل بوجود عقد نقل فى حالة قيام شخص بنقل آخر على سبيل المجاملة البحتة ، وقضى (٢١) .

« حيث أن Van (الناقل) وجه الدعوى الى Delporte (الراكب) ، للركوب معه مجانا ، وان دعوة مثل هذه ، وقبولها ، لايمكن تفسيره الا بأنه يتضمن اتفاق ضمنى يلتزم بمقتضاه الناقل

---

(١٨) انظر : Trib. Civ. d'Arghantan : 19-3-1913.
مشار اليه : Guiraud (A.) : "La responsabilité civile en matière d'accidents d'automobiles. Paris, 1932, p. 92, No. 154.

(١٩) انظر حكم محكمة Tzrascon لاول درجة محل رفض استئناف Aix
Cour d'Appel d'Aix : 11-3-1927 : D. H. 1927, p. 294.
Cour d'Appel de Dijon : 9-10-1928. Gaz. Pal. 1928-2-885.

(٢١) انظر : Cour d'Appel de Gand : 24-115-1927 : Rev. gén. ass. et respons. civ., 1928, No. 264.

بتوصيل المدعو (الراكب) سالما معافى الى جهة الوصول ...... ، وأن هذا الاتفاق الضمنى يلقى على عاتق (الناقل) التزاما بالحرص على سلامة النقل obligation de veiller à la sécurité du transport .

ويتراءى مما تقدم عدة مبادىء نستخلصها مما مر من قضاء :

١ — أن قيام شخص بنقل آخر على سبيل المجاملة ، بناء على دعوة الأول وقبول الثانى ، انما يتضمن عقد نقل حقيقى .

٢ — يلتزم الناقل بمقتضى هذا العقد الضمنى ، بتوصيل المسافر سالما معافى الى جهة الوصول ، ان الناقل يقع على عاتقه نفس الالتزام بالسلامة الذى قال القضاء بوجوده على عاتق الناقل بعوض .

٣ — ان الناقل مجاملة يكون مسئولا فى مواجهة المسافر عن اخلاله بتنفيذ التزامه السابق ، والماثل فى وقوع حادث يترتب عليه اصابة الراكب مجاملة ، الذى يطالب بتعويض عما أصابه من ضرر ، من جراء هذا الحادث ، الذى يمكن فى وقوعه خطأ الناقل .

٤ — أن الناقل مجاملة ، شأنه فى ذلك شأن الناقل بعوض ، لا يستطيع التخلص من المسئولية الا اذا اثبت ان الحادث يرجع الى قوة قاهرة ، أو حادث مفاجىء ، أو سبب اجنبى لا يد له فيه .

٦٤ — موقف الفقه :

وعلى حين توجهت الانتقادات الى ما جاءت به الاحكام الفرنسية السابقة ، نجد جانبا آخر من الفقه يصر بغرابة على تكييف العلاقة بين الناقل مجاملة والراكب على انها تكون عقد نقل حقيقى .

فقد ذهب البعض فى هذا المضمار الى القول بأن هناك عقدا فى النقل المجانى يتضمن التزاما بالضمان على عاتق الناقل « أن عقد النقل يتضمن التزاما بالضمان حيث يتعين توصيل المسافر سالما معافى الى جهة الوصول . ويوجد هذا الالتزام حتى فى النقل المجانى » (٢٢) .

(٢٢) Chauveau : "Examen synthétique des questions de responsabilité civile". Rev. crrit. 1933, p. 306 et s. notamment p. 347, No. 41.

وفضلا عن ذلك ، فان هناك فى الفقه الحديث (٢٣) ، من ذهب الى القول بوجود عقد نقل حقيقى فى النقل مجاملة معتمدا فى ذلك على الموقف القضائى الجديد الذى اتخذته محكمة النقض الفرنسية فى مضمون ثلاثة أحكام أصدرتها الدائرة المشتركة فى ٢٠ ديسمبر ١٩٦٨ ، طبقت فيها قواعد المسئولية عن الاشياء بالنسبة لحوادث النقل مجاملة ، الأمر الذى يرتب نتائج تقترب ، فى نظر هذا الراى ، من تلك المترتبة على القول بوجود عقد نقل .

٦٥ — وكان من بين ركائز الراى الاخير ، أن هناك تطابقا بين ارادتى الناقل والراكب مجاملة ، الى جانب بعض الالتزامات التى تقع على عاتق الاول . ونتولى بيان ذلك .

أولا — أن هناك فى نظر الراى الاخير ، تطابق ارادتين يتمثل محله فى العملية المادية للنقل ، ويتم هذا التطابق اما بناء على عرض من الناقل وقبول لهذا العرض من الراكب ، أو بناء على طلب من الاخير وموافقة عليه من جانب الاول وبالتالى يتوافر — على حد تعبير هذا الراى — « الايجاب والقبول » .

ثانيا — ويستند هذا الراى أيضا الى أن هناك بعض الالتزامات تقع على عاتق الناقل مجاملة ومنها :

(أ) الالتزام بضمان السلامة :

ان تطبق قواعد المسئولية عن الأشياء فى النقل مجاملة ، وهى النظرة التى جرى عليها قضاء النقض الفرنسية منذ عام ١٩٦٨ ، قد وضع الراكب

وانظر أيضا فى خضوع الناقل مجاملة لهذا الالتزام :

Georgiades : Chron. op. cit., R.F.D.A. 1952, p. 91.

قارن : Henusse (M. Edm.) : "Le transport bénévole. Etat actuel de la jurisprudence". Bull. ass. 1932, p. 8 et s., notamment p. 13.

(٢٣) انه عقد نقل مدنى ليس طابع تجارى .

Lambert-Faivre (Y.) : "Transport bénévole". D. 1969, chron., p. 91.

مجاملة فى نفس المركز الذى يتواجد فيه الراكب طرف عقد النقل بعوض اتجاه ناقلة المتعاقد معه ، وقد خول له بناء على ذلك نفس الضمان بحيث أصبح الناقل مجاملة يتحمل عين المسئولية التى يخضع لها الناقل بعوض فيما يتعلق بضمان سلامة الاشخاص .

وعليه ، فان الناقل مجاملة وقد كان ينقل كاهله من قبل التزام بالسلامة كان فى حد ذاته التزام بوسيلة ، فانه أصبح يقع على عاتقه الآن مع خضوعه للمسئولية بقوة القانون ، التزاما بنتيجة لا يستطيع التخلص من المسئولية الناشئة عنه ، شأنه فى ذلك شأن الناقل بعوض ، الا باثبات القوة القاهرة .

(ب) ويتمثل الالتزام الثانى ، فى نظر هذا الراى ، فى ضرورة اتمام الناقل لعملية النقل ، ذلك أن الرحلة مضمونها نقل شخص آدمى من مكان لآخر باستخدام احدى وسائل النقل المعتادة ، فتعتبر بمثابة المحل الرئيسى الذى يرد عليه تطابق ارادتى الناقل والراكب مجاملة ، ولذا « فان الناقل يأخذ بذلك على عاتقه التزاما ، ولا يستطيع نزوة دون سبب أن ينزل الراكب فى الطريق او يذهب به الى مكان مختلف عما يتم الاتفاق عليه (٢٤) .

ونرى أن هذا الراى السابق ، القائل بوجود . عقد نقل فى النقل مجاملة على صعيد الفقه والقضاء ، انما يتسم ، ولا شبهة فى ذلك ، بالمغالاة الى حد بعيد ، على الاقل بالنسبة لما يؤدى اليه من الاعتراف بوجود الالتزام بالسلامة فى النقل مجاملة على الرغم من أنه أصبح الآن محلا للشك من جانب البعض حتى فى نطاق النقل بعوض كما سنوضح فيما بعد .

---

(٢٤) وجاء فى المقال توضيحا لذلك Lambert-Faivre : Op. cit.

« بأن العدول من توصيل مسافر الى جهته المقصودة « باريس » بتوصيله الى جهة اخرى « افنيون » لا يكون خطا تقصيرى وانما خطأ عقدى لانه يتضمن مخالفة لالتزام رسخ بموجب الاتفاق » .

وفى نفس المعنى حيث التزام على عاتق الناقل مجاملة بتوصيل المسافر :
Savatier : Trait. respous. 1951, t. I, p. 158, No. 123.

وانظر عكس ذلك تماما : Mazeaud (H.): Responsabilité délectuelle et contractuelle. Rev. tr. civ. 1929, p. 551 et suiv., notamment p. 557, No. 18.

ويرى أنه لا يوجد التزام على عاتق الناقل كى يقوم بعملية النقل ، ويستدل على ذلك بأنه اذا لم نتابع السيارة سيرها لعطب اصابها فان الناقل لا يتحمل أى مسئولية ولو كان هذا العطل راجعا الى سوء الصيانة .

٦٦ — وسوف نتولى تقييم هذا الاتجاه فيما يلى :

ان انتقادا فى الصميم نتوجه به الى هذا الراى ، امر لا يحتـاج الى عناء ، لانه يحمل فى طياته عناصر هدمه ، ومن ثم من السهولة تفنيد مايقوم عليه من حجج ، نظرا لمخالفته نصوص القانون ، وما هو مستقر عليـه قضـاء .

ونذلل على مخالفته للنصوص ، بما يلى :

اولا — اننا نستطيع ، وقد رأينا تعريف عقد النقل ، أن تحدد السمات الجوهرية له :

(أ) انه يخضع لـكونه عقدا يتم بتراضى الطرفين ، للقواعد العامة فى نظرية العقد من حيث ضرورة توافر التعبير عن الارادة مقـرون بنيـة الالتزام .

(ب) أن عقد النقل يعتبر اساسا من عقود المعاوضـة الملزمـة للجانبين ، ومن ثم يعتبر الاجر عنصرا اساسيا فيه لا يقوم دونه .

(ج) غالبا ما يكون الناقل فيه محترفا لعملية النقل ، مما يصبغ عليه فى غالب الاحوال الصفة التجارية ، من جانب الناقل على الاقل .

وتاسيسا على ما سلف بيانة ، ولما كان النقل مجاملة يخلو من كل مقابل ، ولعدم توافر نية الالتزام التى يتعين أن تقترن بالتعبير عن الارادة للقول بوجود العقد ، فاننا نستطيع ان نكشف بسهوله مدى التناقض بين فكرتى عقد النقل من جهة والنقل مجامله من جهة اخرى .

قد يقال (٢٥) فى مجال الرد على ذلك ، غضا لقيمة النقد السابق ، ان وجود المقابل ليس ضروريا لوجود العقد ، وبالتالى فان المجانية ، ولاتلازم بين وجود المقابل والعقد ، لايمكن ان تؤدى بالضروره الى استبعاد وجودة .

---

(٢٥) انظر فى هذا الرد : Esmein : Note, S. 1926.1.249.

حيث يرى ان النقل المجانى لا يتعارض مع فكرة العقد المنشىء للالتزام .

وانظر فى هذا المعنى حيث قيل بانه من الممكن أن يكون عقد النقل مجانيا :

Vansteenberghe : "Les accidents de voyageurs et les droits des victimes". Thèse Dijon, 1905, p. 39.

"L'onérosite est de sa nature habituelle; rien ne s'oppose cependant à ce que, comme tout contrat de louage, il puisse devenir gratuit".

وقريب من المعنى :

Mioco : La sécurité de personne physique et la responsabilité contractuelle". Thèse Paris, 1938, p. 205.

الا ان ادعاء مثل هذا مردود من جانبنا بأنة اذا كان ذلك كذلك ، وبالتالى يمكن تصور وجود عقد يخلو من المقابل . كما هو الامر فى عقود التبرع ، فان ذلك لا ينطبق على عقـد النقـل بصفة خاصة الذى يعتبر الاجـر من مستلزماته ، الامـر الذى لا يتوافر فى النقل مجاملة ، وحتى ان صح مثل هذا الادعاء جدلا ، فانه يتطلب حتى ينسجم مع الحقيقة، ان نكون بصـدد الاركان المكونة له كعقد خاصة نية التعاقد هذه الحقيقة التى تجزم مخالفة هذا الادعاء لها ، بافتراض توافر تلك الاركان ، خاصة النية المشار اليها ، وهو الامر الذى نشك فيه فى حالة النقل مجاملة .

ثانيا : ونضيف فى التدليل على مخالفة الراى محل التنفيذ للنصوص ، علاوة على ما تقدم ، ان المشروع الفرنسى قد ادرج عقد النقل باعتباره من عقود المقاولة المنصوص عليها فى المادة ١٧٧٩ مدنى فرنسي ، والتى عرفها المشرع فى المادة ١٧١٠ من نفس القانون ، بأنها عقود يلتزم بمقتضاها احد الطرفين بعمل شىء للآخر فى مقابل اجر متفق عليه بينهما . كذلك فقد اعتبر المشرع المصرى فى الماده الثانية من القانون التجارى مقاولة النقل عمـلا تجـاريا (٢٦) .

ومن هنا يصطدم مع نصوص القانون ، ذلك الراى القائل بتوافر عقد من هذه الطائفة فى النقل مجاملة ، هو عقد النقل ، لان هذا العقد الاخير، يعتبر سواء تعلق بنقل الاشخاص او الاشياء ، من عقود المعاوضة مثـل « البيع والايجار » (٢٧) .

ويتضح لنا بالجمع بين المادتين السابقتين ، وكما سبق ان اكدنا ، ان عقد النقل يعتبر بطبيعته من عقود المعارضة التى يعتبر الأجـر عنصرا جوهريا فيها ، الامر الذى يؤدى بنا الى القول باستحالة الحديث عن توافره فى النقل مجاملة (٢٨) .

---

(٢٦) انظر : محسن شفيق ، الوسيط فى القانون التجارى المصرى ، ١٩٥٦ ، ج ١ ، ص ٧٦ — ٧٧ رقم ٧٨

مصطفى كمال طه ، الوجيز فى القانون التجارى ، ١٩٧٣ ، ص ٢٣٣ ، رقم ٤٦٣ .

(٢٧) Josserand : "Le transport bénévole et la responsabilité des accidents d'automobile". D.H. 1926, Chron., p. 21. "Les transports", Paris, 1926, p. 827, No. 799.

(٢٨) انظر فى رفض عقد النقل فى نطاق النقل مجاملة :

Duquaire : Note, Rec. Pér. Ass., 1926, p. 56.

Ricol : Note, D.P., 1926-1-121, notamment p. 122, No. 1.

Blaisot : "Responsabilité des automobilistes à l'égard des tiers.

ثالثا : وتظهر مدى مخالفة هذا الرأى للنصوص ، فيما يترتب على .

transportés gratuitement". Rép. comm., 1926, No. 5554, p. 77 et J. Ass., 1928, Doct., p. 223.

Coressi : "De la responsabilité encourue par les automobilistes à raison des dommages causés par eux". Thèse, Paris, 1928, p. 88.

Tauzin : Thèse, op. cit., 1929, p. 140.

Koffler : Thèse, op. cit., 1930, p. 59.

Rutseart : Le fondemtnt de la responsabilité civile extracontractuelle, Bruxelles, 1930, p. 249.

Galinier : "De la responsabilité qui incombe au propriétaire et au conducteur d'un véhicule". Thèse, Montpellier, 1931, p. 190.

Lalou : Chron., op. cil., D.H. 1931, p. 34.

Hubert de La Massue : "Du contrat de transport gratuit ou bénévole". Rev. Pratiq. de Lég. Jurisp. de Trib. Comm. de la Seine, 1931, p. 46.

(La responsabilité de l'accident dans le transport bénévole ou gratuit), J. Ass., 1932, p. 67.

Loup : La responsabilité des accidents causés par les aulomobilistes, Paris, 1932, p. 195.

Roger : "Nouveau manuel juridique, théorique et pratique des transports". Paris, 1962, p. 18, No. 11, p. 235, No. 190 et p. 527, No. 355.

Libmann (J.) : "La théorie française de la responsabilité du fait des chose isnanimées d'après la jurisprudence contemporaine et la nouvelle interprétation belge de l'article 1382 du code civil". Thèse, Strasbourg, 1933, p. 151, No. 109.

Hulot : Thèse, op. cit., 1934, p. 56.

Thenard : Chron., Op cit., Rev. 1939, p. 171 et s., notamment, pp. 184-185.

Taupiac : Thèse, op. cit., 1944, p. 41.

Riedmatten : La responsabilité du fait de l'usage de tous véhicules terrestres et le contrat d'assurance. Paris, 1945, p. 26.

Hussen : "Les transformations de la responsabilité. Etude sur la pensée juridique". Thèse lettres, Paris, 1947, p. 82.

عقد النقل من التزامات تثقل كاهل طرفية مما يتنافى مع مجانية النقل .

ممكن القول بصفة عامة ، إن الناقل مجاملة لا يقع على عاتقـة أى التزام قد . اذ يقوم بنقل المسافر بالوسيلة المتوفره لديه ، والموجودة تحت تصرفة ، وللوقت الذى يريده ، الى المكان الذى سيصل اليه هو من تلقاء خلال اتباع طريق سبق أن حدده بنفسه ، ومن ثم فانه لايلتزم بوقت أو مكان محدد للوصول ، وتظل له الحرية فى العدول عن رأيـه . (٣٠)

Ripert : "La règle morale dans les obligations civiles". Paris, 1949, p. 281, No. 154.

ومن الفقه البلجيكى :

Smet (Robert De) : "La responsabilité du transporteur bénévole". Rev. gén. Ass. et respons. civ., 1934, No. 1435.

Bouthier (J.) : Note, sous Trib. Civ : De Huy : 21-12-1940. Rev. gén. ass. et respons. Civ. 1941, No. 1435.

وانظر فى الفقه المصرى :

حلمى بهجت بدوى ، مقال عن النقل بغير عوض ، مجلة القانون والاقتصاد ، السنـة الثانية ، ص ١٣٧ ، بصفة خاصة ص ١٤١ .

محمد لبيب شنب ، رسالة فى المسئولية عن الاشياء ، رقم ١٤٤ ص ١٦٩ — ٢٧٠ .

محمد حامد رضوان ، بحث فى مسئولية أمين النقل ، مجلة المحاماة . السنـة ٣٢ ، العدد الثامن ، ص ١٢٠٩ ، بصفة خاصة ص ١٢١٥ .

مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، ص ٢٣٣ ، رقم ٤٦٢ .

(٢٩) فى هذا المعنى : Le Clec'h : "De la responsabilité civile en matière d'accidents d'automobile vis-à-vis des personnes transportées bénévolement". Loi nouv. 1927, p. 224 et s., notamment p. 226.

(٣٠) انظر : Charfi (M.) : Thèse, op. cit., 1967, p. 44.

وفى نفس المعنى Cour d'Appel de Grenoble : 15-11-1921 : Rec. per. ass., 1922, p. 175.

وجاء فيه أن واقعة القيام بنقل شخص على سبيل المجاملة ليست من طبيعة تؤدى الى ترتيب الالتزامات التى تنشأ عن عقد العمل ، ومن ثم فان مالك السيارة الذى قبـل أن يأخذ معه فى سيارته راكبا على سبيل المجاملة للقيام برحلة لا يلتزم عقديا عن نتائج الحادث. وجاء فى حيثيات هذا الحـكم :

« أن قبول (الراكب) عرض (الناقل) بأخذه معه فى سيارته هو وابنته للقيام برحلة سويا ، فان (الراكب) ليس له الحق فى المطالبة بتقدمه كمقابل لعرضه الذى قبل ، ومن ثم فان (الناقل) لا يكون مسئولا عقديا عن نتائج الحادث » .

اذا كيف يتصور نشوء عقد ، وبالتالى التزامات ، عندما يأخذ شخص مكانه على سبيل المجامله من جانب الحارس فى سياره الاخير ؟

٦٨ — وفى الحق ، فانه ما نرد الالماع اليه هنا ، فيما يتصل بتلك الالتزامات الناشئة عن عقد النقل والتى قيل بوجودها فى النقل بعوض وذلك كأثر لتكييفة كذلك ، فان هذا الرأى يتعارض تماما مع ما هو متفق عليـــه نطأق القضاء المصرى والفرنسى بخصوص مسئوليه الناقل بعوض ، والتى تبنى على وجود التزام بضمان السلامه .

وعليه ، فانه مع الرأى محل النقد وما ذهب اليه ، فان أكثر ا لاسئله الحاحا على تطلب الاجابة ، ماثلة فيما اذا كان الناقل مجاملة يقع على عاتقة حقيقة التزام بضمان السلامة مثل الناقل بعوض ؟ لقد رد البعض على ذلك بالايجـــاب . (٣٢)

ومهما كان امر ما قيل فى هذا الصدد فاننا نعتقد ، على خلافة ، انه الى جانب كون هذا الالتزام قد غدا محلا لنقد الفقة فى نطاق النقل بعوض (٣٣) ، فاننا نرى — لزاما علينا — تأكيدا لرفض وجودة بيقين فى النقل مجامله ، ان نحدد فى المقام الاول ما يرتكز عليه هذا النظام فى وجوده على عاتـــق الناقل بعوض ، وعندئذنستطيع فى المقام الثانى ، نفى او التسليم بوجوده فى النقل مجاملة تبعا لمدى توافر تلك المبررات او عدمه فى النقل الاخير .

وفيما يتصل بمبررات وجود الالتزام بضمان السلامة فى عقد النقل بعوض ، فقد سبق ان ذكرنا ان هذا العقد غالبا ما يتسم بطابع تجارى ،

---

(٣١) Mazeaud (H.) : Note, S. 1927-1-217.

(٣٢) انظر هذه الآراء ، مشار اليها فيما سبق .

(٣٣) انظر فى عقد الالتزام بضمان السلامة فى عقد النقل :

Cocat : "Du fondement de la responsabilité du voiturier en matière de transport de personne". Thèse Grenoble, 1922, p. 49, No. 23 ets

Mérignhac (A.) : Note, D.P. 1925-1-361.

Camerlynck : "De la responsabilité contractuelle en matière d'accidents ée personnes". Rev. crit. 1931, p. 83 et S., notamment p. 93 et s.

Josserand : "La personne humaine dans la commerce juridique" D.H. 1932 (chron. p. 1-4, notamment p. 4.

Savatier : Trait. respons. civ., 1951-t, 1, No. 135, p. 173.

من جانب الناقل على الاقل ، الذى يتمثل هدفه غالبا فى الحصول على ربح، ومن ثم ، فاننا نرى بأن هذا الالتزام يتأسس فى وجوده على فكرة الاحتراف والمقابل الذى يقوم المسافر بأدائه للناقل ، ولما كان المدين الناقل ، يقوم بالنقل على سبيل الاحتراف غالبا ، وليس عرضا ، بمقابل نقدى وليس بالمجان ، فاننا نستطيع القول بأن هذا الالتزام فى وجوده « لا ينفك عن فكرة الاحتراف والمقابل (٣٤) ، وبالتالى فانه لا يمكن الحديث عن توافره فى النقل مجاملة (٣٥) . وقد رفضت استئناف باريس وجود عقد فى النقل مجاملة كما رفضت وجود الالتزام بالسلامة على عاتق الناقل فيه (٣٦) .

وعلى مقتضى ما تقدم ، فاننا نلجأ فى ضرورة ترك هذا الرأى ، الى القضاء حيث شبه اجماع على ذلك .

---

(٣٤) Gold Schmidt : "L'obligation de sécurité. atude juris-prudentielle". Thèse Lyon, 1947, p 130 et p. 139.

وفى هذا المعنى حيث الربط بين الاحتراف ووجود الالتزام بالسلامة :

Charfi (M.) Thèse, op. cit., 1967, p. 44.

Pohier : "L'obligation de sécurité et la R.A.T.P.". Thèse Paris, 1972, t. I, p. 19 et p.34.

Tsolakis : "La délimitation de la période couverte par l'obligation de sécurité du transporteur". Thèse Paris, 1972, p. 14.

(٣٥) وانظر فى رفض وجود الالتزام بالسلامة فى النقل المجانى :

Martin (F.) : "De la responsabilité en matière d'accidents d'automobiles". Thèse Paris, 1926, p. 65.

Lalou : Chron. op. cit., D.H. 1931, p. 37.

Rodière : Le régime légal de l'obligation de sécurité due par les transporteurs à leurs voyageurs, J.C.P., 1952.1.997.

Boulanger et Ripert : Trait. Dr. Civ., 1957, t. 2, p. 411, No. 1073.

Toulemon : Toutes les questions pratiques sur l'accident d'auto. Paris, 1962, No. H 1.

ومن الفقه البلجيكى : Jacquement : Note, Rev. gén. ass. et respons. civ., 1928, No. 264.

ومن الفقه المصرى الذى يرفض مثل هذا الالتزام : حلمى بهجت بدوى، مقالة عن النقل بغير عوض ، مجلة القانون والاقتصاد ، السنة الثانية ، ص ١٣٧ ، بصفة خاصة ص ١٤٢ ، مصطفى كمال طه ، الوجيز فى القانون التجارى ، ١٩٧٣ ، ص ٣٧٢ ، رقم ٥١١ .

(٣٦) Cour d'Appel de Paris : 3.5.1929. Gaz. Pal. 1929.2.561.

ففى حكم لاستئناف اكس ، اكدت ، حيث استوجبت اثبات الخطأ الجسيم حتى تتحقق مسئولية الناقل مجاملة ، رفض فكرة عقد النقل فى النقل مجاملة .

وقالت بأنه « لم يبرم عقد نقل بين الناقل والراكب مجاملة فى سيارة من أجل القيام بنزهه » (٣٧) .

وكان تركيز محكمة استئناف تولوز على ذلك أيضا (٣٨) . وجاء فى قضائها أن المادة ١١٤٧ مدنى تفترض وجود عقد ، يؤدى عدم تنفيذه الى تحقق مسئولية الناقل ، وأنه لم يبرم فى هذه القضية — على حد تعبيرها — أى عقد بين Cabanis (الناقل) وبين Labut (الراكب) ، لأن هذا الاخير قد نقل بالمجان من جانب الناقل الذى عرض عليه أن يقوم بنقله على سبيل المجاملة ، ومن ثم فلا يوجد عقد نقل .

وقد حسمت محكمة النقض الفرنسية ، ما اثير من جدل حول وجود عقد نقل فى النقل مجاملة ، بحكم قالت فيه أنه ما دام قد ثبت أن النقل الذى وقع الحادث خلاله ، كان قد تم بهدف نزهة الناقل وصديقه الراكب، فان قضاء الموضوع يستطيع ، حيث لا توجد للناقل مصلحة مالية فى عملية النقل ، أن يستنتج أن هذا النقل قد تم على سبيل المجاملة البحته ، ومن ثم فلا يوجد عقد نقل (٣٩) .

وكان ذلك فى قضية تتلخص الوقائع المكونة لها فى قيام سائق بأخذ صديق معه فى سيارته دون أى مقابل ، ووقع حادث على اثر اصطدام

---

(٣٧) Courd'Apppel d'Aix : 10.6.1915. Rec. Pér Ass., 1920, p. 226.

فى هذا المعنى : Trib. Civ. de Bonneville : 24.7.1919. Rec. Pér. Ass., 1920, p. 53.

وقالت انه لم يبرم عقد نقل بين مالك السيارة والراكب مجاملة ، الذى لا يستطيع التمسك ، فى حالة اصابته ، الا بأحكام المادة ١٣٨٢ مدنى .

(٣٨) Toulouse : 22.6.1914. Rec. Péc Per. Ass., 1916, p.41.

وانظر ايضا فى رفض عقد النقل :

Cour d'App. de Caen : 12.11.1913. Rec. Pér. Ass., 1916, p. 44.

Cour d'App. de Nimes : 19.5.1924. Rec. Pér. Ass. 1924, p. 280.

Cour d'App. de Montpellier : 8.10.1924. Rec. Pér. Ass., 1924, p. 411.

(٣٩) Cass. Civ., 5.4.1960. Bull. Civ., 1960.2.172, No. 254.

السيارة بشجرة نتيجة لمحاولته تخطى dépasser سيارة اخرى . ورفعت الدعوى الجنائية عن تهمة الاصابة غير العمد Poursuivis pour blesseures involontaire على كل من Pinel (الناقل) ، وحارس السيارة الاخرى المدعو Miegeville

ولجاء الراكب مجاملة على اثر حصول ناقلة وحارس السيارة الاخرى على حكم بالبراءة عما نسب اليهما جنائيا ، الى مقاضاة الناقل مدنيا الى اساس المادة ١١٤٧ مدنى فرنسى ، حيث ادعى وجود نقل تم ابرامه مع الناقل .

كما اتجه ايضا الى مقاضاة حارس السيارة الاخرى بموجب المادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى الخاصة بالمسئولية عن الاشياء .

ولما كان حكم الاستئناف محل الطعن قد رفض دعوى الراكب المضرور ضد حارس السيارة الاخرى لعدم ثبوت تدخل سيارة الاخير فى احداث الضرر ، فان محكمة النقض ذهبت الى القول بانه لا اهمية للفصل فى المسالة طالما ان الطاعن لم يوجه أى لوم لحكم الاستئناف فى هذا الصدد .

اما بالنسبة للناقل مجاملة — حيث تدور دراستنا — فان محكمة النقض اتجهت الى القول ، بأن الراكب فى سيارة ، الذى أصيب على اثر اصطدام هذه السيارة بشجرة، لايستطيع أن يعيب على قاضى الموضوع تقريره عدم مسئولية الناقل على اساس عقد النقل لعدم وجوده لأن النقل قد تم مجاملة . وما دام النقل قد تم كذلك ، فان قضاء الموضوع لايستطيع القول بأن النقل قد تم تتعلق به مصلحة مالية للناقل ، وانما يمكنه القول بأن النقل قد تم مجاملة ، وأنه ليس فى نية الطرفين ابرام عقد نقل .

وقضى فى بلجيكا فى نفس المعنى (٤٠) حيث اصيب راكب على سبيل المجاملة هو وأسرته . وجاء فى هذا القضاء ان المدعى عليه (الناقل) وقد قام بنقل المدعى (الراكب المضرور) وأسرته على سبيل المجاملة ، فلا تنطبق ، وفقا للقضاء الغزير فى هذا الصدد — على حد تعبير المحكمة — قواعد عقد النقل .

---

(٤٠) Trib. Civ. de Courtrai : 17.6.1927. Rev. gén. ass. et Resp. civ., 1928, No. 352.

وفى نفس المعنى فى بلجيكا :

Juge de Paix de Liège : 3.1.1927. Rev. gén. Ass. et rep. civ., 1927, No. 28.

وجاء فى هذا القضاء ايضا انه لم يبرم اى تعهد معاوضــة مــلزم للجانبين : il n'intervient aucun engagement synallagmatique à titre onéreux.

مماثل لذلك الذى يلتزم بمقتضاه ناقل بتوصيل المسافر الى مكان ما فى موعد محدد ، مقابل التزام المسافر بدفع اجر معين .

اما عن موقف القضاء المصرى من وجود عقد نقل فى النقل المجــانى، فقد رفض ذلك بصورة قاطعة . وكان ذلك بمناسبة قضية تتلخص فى ان راكبا على سبيل المجاملة اصيب فى حادث وقع للسيارة ، ورفض قضاء الدرجة الاولى دعواه بحجة أن النقل قد تم مجانا وان وثيقة التامين تستبعد من الضمان الحالة التى يعترف فيها المستأمن بأن الحادث يرجع الى خطا منــه .

وقضى بصدد ذلك بأنه اذا كان النقل قد تم بالمجان ، فان الامر فى القضية لا تحكمه قواعد المسئولية الناشئة عن عقد النقل العادى ، ولكن الامر يتعلق بمسئولية ناشئة عن جريمة délit ارتكبها الناقل ونتج عنها اصابة الراكب ، لانه كان يقود السيارة باهمال ودون اكتراث (٤١).

٦٩ — الخلاصة :

واخيرا ، فانه لا يسعنى ، اجابة على التساؤل الذى طرح فى البداية متعلقا بوجود عقد نقل فى النقل مجاملة ، سوى القول بانه وان كان هناك وجه شبه بينهما ، النقل بعوض والنقل مجاملة ، من حيث العملية المادية للنقل ماثلة فى نقل شخصى من مكان لآخر ، فان هناك مع ذلك اختــلافا كبيرا من حيث طبيعة العلاقة بين طرفى كل منهما خاصة فيما يتصــل بنية التعاقد لدى الطرفين فى النقل بعوض ، التى لا تتوافر بيقــين فى النقــل مجاملة ، الأمر الذى يدفعنا الى التأكيد على عدم وجود عقد نقــل فى النقل مجاملة (٤٢) .

---

(٤١) Cour Caire : 29.11.1951 Bull. J. Egypt., 1925, p.87. 1952, p. 87.

(٤٢) انظر أيضا فى رفض عقد النقل فى فرنسا :

Cour d'App. de la Seine : 18.5.1924 Rec. Ass., 1925, p. 282.
Trib. Civ. de la Seine : 19.5.1925. Rec. Pér. Ass., 1925, p. 439.
Cour d'App. de Lyon : 23.5.1925 : D.P.126-2-126 et 10.6.1925. D.P. 1926.2.127.
Trib. Civ. de Lille : 1.2.1927. Gaz. Pal. 1927.2.562.
Cour d'App. d'Orléans : 23.2.1927. Rec. Pér. Ass., 1927, p.136.

المبحث الثانى

عقود الخدمات المجانية فى النقل مجـاملة (٤٣)

٧٠ — ان رفضا قاطعا لتكييف العلاقة بين طرفى النقل مجاملة على أنها تكون عقد نقل حقيقى لم يقف حائلا ، أمام جانب يمثل اقلية فى نطاق الفقه والقضاء ، دون القول بالمسئولية العقدية للناقل مجاملة .

وكان بديهيا ، وقد بات عدم وجود عقد نقل فى النقل مجاملة حقيقة حتمية لا مراء فيها ، ان يستند انصاره الى عقد آخر تصوروا وجوده فيه ، على اسس منها ما هو مشترك مع الراى السابق القائل بوجود عقد نقل ، ومنها ما هو مختلف ، استمدها أنصار هذا الاتجاه الذى نحن بصدده من نصوص وضعها المشرع الفرنسى ، وخص بها عقود الخدمات المجانية ، فى المادة ١١٠٥ من القانون المدنى الفرنسى . وسوف نرى الى أى حد جاء استخدامهم لهذه الاسس فى غير محله ، لانها تتناول مسائل اخرى غير النقل مجاملة .

وعلى ذلك ، فاننا سوف نتناول فى المقام الأول نظرية الفقه والقضاء ، فى محاولة لايضاح البناء الفكرى لتلك الاقلية ، والمكون نفحوى هذه النظرية على الصعيدين المذكورين بخصوص وجود عقد تفضيل فى النقل مجاملة .

ثم نستعرض الأسس التى تنبنى عليها دعائم تلك النظرية برمتها لنعقب ذلك بايضاح للنتائج المترتبة على القول بوجود مثل هذا العقد فى النقل مجاملة ، باعتبار ذلك خطوة نحو تقديرها حيث خاتمة هذا المبحث .

---

(٤٣) انظر فى عقود الخدمات المجانية : Estorges : "Du but dans les actes à titre gratuit". Thèse Bordeaux, 1921, p. 2.

ويقول : ان من تقسيمات العقود ، عقد التفضل contract de bienfiance وعقد المعارضة ، وفى الاولى يحصل احد الطرفين على خدمة مجانية من الآخر ؛ والاختلاف بينهما ماثل فى ذلك .

وانظر ايضا فى عقد التفضل Pothier : Trait. oblig., Paris, 1805, p. 13, No. 12.

A) Contrats intéressés. B) Contrats de bienfiance.
C) Contrats mixtes.

وانظر ايضا فى تعريف عقود التفضل Demogue : Trait. oblig., Paris, 1923, t. 2, p. 802, No. 915 et 916.

أولا — نظرية الفقه والقضـــاء

١ — الفقـــه :

٧١ — ورواد هذه النظرية الاستاذان سافاتييه ولالو .

وتتلخص مبنى هذه النظرية ، كما صاغها الاستاذ سافاتييه (٤٤) ، فى أنه اذا كان لا يوجد عقد فى حالة قيام شخص بأداء خدمة مجانية لآخر ، دون علم الاخير ، او رغما منه ، وانما نكون بصدد شبه عقد ، فان العقد يتواجد فى الحالة التى تتم فيها تلك الخدمة بناء على طلب المستفيـــد او بموافقته ، وان القانون المدنى قد تضمن القـــواعد المنظمة للعلاقات بـــين اطراف الخدمات المؤداة على سبيل المجان ، خاصة بالنسبة للـــوكالة المنصوص عليها فى المادة ١٩٩٢ مدنى فرنسى ، والوديعة التى تناولهـــا المشرع بالنص عليها فى المادة ١٩٢٧ من القانون المذكور . وقد رتـــب الاستاذ سافاتييه على ذلك نتيجة مؤداها سريان هذه النصوص بما تتضمنه من أحكام ، باالنسبة للخدمات المجانية الاخرى التى تتم بناء على طلب المستفيد أو موافقته ، ومن بينها النقل المجانى الذى لا يعدو كونه سوى أحد امثلتها .

وتأسيسا على ذلك ، فانه يتعين القول — على حد تعبير الاستاذ سافاتييه — بأن «العلاقة بين الناقل بالمجان والراكب تشبه العلاقة

---

(٤٤) Savatier : Trait. respons., 1951, t. 1, p. 157, No. 127.

وانظر فى نفس المعنى لنفس المؤلف "Les responsabilités nées des contrats de service gratuit". Rev. Crit., 1939, p. 23.

وانظر من انصار هذا الراى : Gardenat et Ricci : "De la responsabilité civile". Paris, 1927, p. 667, No. 103.

ومن أنصار عقد التفضل ايضا Martine (E.N.) : "L'option entre ls responsabilité contractuelle et la responsabilité délictuelle". Paris, 1957, p. 73.

ومن الفقه المصرى : محمد لبيب شنب ، رسالته فى المسئولية عن الاشياء ص ١٧١ رقـــم ١٤٧ .

الناشئة عن عقد الوكالة ولا اختلاف بينهما الا من حيث سمات الخدمة المؤداة » (٤٥) .

ونخلص مما تقدم الى ان الراكب ، بطلبه أو بقبوله النقل مجاملة ، فانه يكون بذلك قد وكل الناقل فى القيام بعملية النقل ، بحيث يكون الناقل فى مركز الوكيل بينما مركز الموكل يحتله الراكب .

ومادام الأمر كذلك ، فان التزاما يقع على عاتق الناقل «كوكيل» ، فحواه عدم ترك المسافر فى منتصف الطريق ، كما يمتنع على المودع لديه والوكيل انهاء الوكالة فى وقت مناسب • (٤٦) .

وعلى نفس النظرة ، كان رأى الاستاذ هنرى لالو ، الذى اعتبر أن الفارق بين النقل بعوض والنقل المجانى ، هو الفارق بين البيع والهبة ، وأن العقد يوجد فى كليهما . (٤٧)

---

(٤٥) Savatier : Note, D.P., 1925.2.40. Note, D.P., 1928.1.153.

وفى تاييد هذا الرأى : Chevalier (J.) : "La responsabilité civile des automobilistes et la jurisprudence récente. Thèse, Paris, 1926, p. 102.

ويقول « مما لا شك فيه أن هناك فروضا تكون فيها بصدد عقد تفضل يشبه الوكالة الى حد كبير كما قال الاستاذ سافاتييه ، وذلك فى الحالات التى لا يقوم فيها الناقل بعملية النقل الا بناء على الحاجات instances وطلب من المضرور ، ولكن هذه الفروض خاصة ونادرة ومحدوده » .

Martin (F.) : Thèse, op. cit., 1926, p. 65.

فبعد أن عرض رأى الاستاذ سافاتييه المشار اليه فى هذا الهامش فيما يتعلق بتشبيه النقل المجانى بالوكالة وضرورة خضوع الناقل بالمجان للقواعد التى تحكم مسئولية الوكيل قال :

Cette solution nous parait très juridique et très équitable.

Cornu (M.) : "Des présomptions de faute en matière de responsabilité civile". Thèse Montpellier, 1946, p. 52.

Gaveau : Thèse, op. cit., 1946, p. 52.

Frossard : Thèse, op. cit., 1962, p. 263, No. 460.

« اننا لا نستطيع أن نرفض العقد اذا كانت هناك مفاوضات جادة سابقة على النقل ، واستدل على ذلك بحكم لمحكمة أفينون المدنية لاول درجة قضت فيه بوجود عقد تفضل فى حالة ما اذا قابل شخصان صديقا لهما فى الطريق وطلبا منه ان يقودهما فى إنحاء المدينة من أجل نزهة ، ومع ان هذا الصديق رفض فانه عاد وقبل بعد مفاوضات طويلة . انظر الحكم مشار اليه فى هامش رقم ١٧ من نفس الصفحة .

(٤٦) Savatier : Chron., op. cit., Rev. Crit., 1939.

(٤٧) Lalou : Trait. respons., 1962, p. 326, No. 465.

٢ ـ القضـــاء :

٧٢ ـــ وبالمثل ، فقد جرت بعض احكام القضاء الفرنسى على نفس النظرة السابقة . الا انه يلاحظ فى هذا المقام ، أن ثمة اختلافا بين هذه الاحكام ، لا ينصب على المضمون ، ولكنه يتعلق بالصياغه ، توصلا الى هدف واحد ماثل فى تخفيف مسئولية الناقل مجاملة .

وعليه فاننا سوف نبرز هذا الاختلاف فى نطاق عرض نقوم بـــه لتلك الاحكام .

ان القضاء الفرنسى فى تقديم المساعدة للراكب المضرور فى النقل مجاملة بتسهيل مهمته فى الحصول على تعويض ، كان أمام خيار : اما أن يلجأ الى تطبيق قواعد المسئولية عن الاشياء او يلجأ الى فـكرة وجود عقد النقل .

وعلى الرغم من صيرورة الخيار الثانـــى غير ذى قيمة لشبـــه اجماع على رفضه كما ذكرنا ، فقد ابقى هذا القضاء ـــ بعد رفضه تطبيق قواعد المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة ـــ على مسئولية الناقل فى النقل الاخير فى النطاق العقدى ، على اساس وجود مـــا أسماه : عقد من عقود التفضل أو عقد من نوع خاص .

وبناء على ذلك قضى من جانب محكمة بايون المدنية لأول درجة ، بعد تأكيدها صفة المجاملة فى النقل ، « بأن العقد المبرم هو عقد مجانى أو عقد من عقود التفضل » . (٤٨)

وقد أبرزت محكمة استئناف ديجون هذا الاتجاه بوضـــوح حـــين قالت أن من يطلب أو يقبل الركوب فى سيارة مجاملة ، لا يعتبر مـــن الغير بالنسبة لمن له الحراسة القانونية للسيارة ، وانه لا يوجد بين الطرفين عقد نقل حقيقى ، وانما يبرم بينهما عقدا من نوع خـــاص ، ملزم لجانب واحد ، يشترك من حيث المحل مع عقد النقل ، ويشبه فى طبيعته الوكالة المجانية . (٤٩)

(٤٨) Trib. Civ. de Bayonne : 6.5.1913. Rec. Pér. Ass., 1920, p. 224.

(٤٩) Cour d'App. de Dijon : 14.6.1920. Rec. Pér. Ass., 1927, p. 314.

وانظر فى نفس المعنى لنفس المحكمـــة :

9.10.1928 : Gaz. Pal., 1928.2.885.
2.5.1929 : Gaz. Pal., 1929.2.60.

وعلى نفس المنوال ، قضى ايضا بأنه لا يوجد عقد نقل حقيقى بين الناقل والراكب مجاملة ، ولكنه عقد من نوع خاص يرتب التزامات خاصة ، لانه من عقود التفضل الملزمة لجانب واحد . (٥٠) .

وقد جاءت بعض احكام القضاء البلجيكى على نفس النظرة السابقة وقضى بأن العلاقة بين الناقل والراكب مجاملة تتضمن عقدا من عقود التفضل . (٥١) .

وقد ركزت على ذلك محكمة استئناف بروكسل حين قالت بأنه عندما يقوم شخص بنقل آخرين لحضور حفل زواج ، فانه يبرم ، حيث يوجد نطاق ارادات وارد على محل معين ، عقد يمكن ادراجه فى طائفة عقود التفضل . (٥٢)

أما وقد فرغنا توا من تبيان مضمون النظرية القائلة بتكييف العلاقة بين الناقل والراكب مجاملة على انها تتضمن عقد من عقود التفضل ، فانه يكون من المنطقى اكمالا لصرح بناء النظرية تلك ، أن نحدد ما يعد دعامة لما تضمنته من فكر على صعيد الفقه والقضاء .

ثانيا — الأسس التى تقوم عليها هذه النظرية برمتها

٧٣ — لقد كان من الامور البديهية ، ونحن فى نطاق فكرة العقد ، أن يجىء بعض ما استند اليه انصار هذه النظرية مشتركا مع ما كان يعتبر بمثابة الدعامة للراى القائل بوجود عقد نقل فى المجاملة ، كما هو الأمر فيما يتعلق بتطابق الارادة .

ولعل أسسا أخرى جديدة تظهر اذا ما دققنا النظر ، ومن ثم فان ما نريد القاء الضوء عليه بشأن ذلك ، هو أن هذه الأسس الجديدة انما ترتبط فى وجودها بما كان يهدف اليه انصار النظرية محل الدراسة فيما يتصل بتخفيف مسئولية الناقل .

---

(٥٠) Trib. Civ. de la Seine : 19.5.1925.

سبق الاشارة اليه فى هامش رقم ١ ص ١٥٧ .

وفى نفس المعنى : Nimes : 14.12.1926 : D.P., 1926.2.121.

(٥١) Cour d'app. de Liège : 5.11.1926. ev. gén. ass. et respons. civ., 1927, No. 28.

(٥٢) Cour d'app. de Bruxelles : 1.7.1931. Rev. gén. ass. et respons. civ., 1936, No. 2016.

وانظر لنفس المحكمة ايضا : 7.10.1927 : Pas. belge, 1928.2.59.

ونوجز هذه الاسس فيما يلى :

١ — تطابق الارادة .

يتمثل الأساس الجوهرى لمنطوق هذه النظرية القائل بوجود عقد من عقود التفضل فى النقل مجاملة ، فى أن هذا العقد يتم ، فى نظر انصارها ، بتطابق ارادتى الطرفين فيه ، الناقل والراكب ، هذا التطابق يتجسد محله الوارد عليه فى العملية المادية للنقل .

فالناقل يقوم بعملية النقل ، ويتعهد بتنفيذها بصورة عادية ، بينما يقبل الراكب ، تحت هذا الشرط ، النقل الذى يتم لمصلحته (٥٣). الا أن هناك من الأسس الاخرى ما يمكن رد مبعثه الى الهدف الذى تواخاه أنصار النظرية من قولهم بفكرة العقد المزعوم .ونحددها فيما يلى .

٢ — نصوص القانون :

لقد اعتقد أنصار هذه النظرية ، أن فى المادة ١١٠٥ مدنى فرنسى ما هو كفيل باعطاء أساس قانونى لتكييف العلاقة بين طرفى النقل مجاملة ، على أنها تكون العقد الذى تناوله المشرع بالتعريف فى النص المذكور ، كعقد يلتزم بمقتضاه أحد الطرفين بأداء خدمة للآخر على سبيل المجان . (٥٤) .

٣ — فكرة المجانية :

واستند اليها أنصار هذه النظرية على اعتبار أن وجود المقابل ليس جوهريا وانما العكس ، ماثل فى المجانية ، يعتبر شرطا أساسيا ، لان المجانية لا تستبعد بالضرورة فكرة العقد ، فهناك عقود التبرع ، ان عدم وجود المقابل لم يمنع وجود عقد الهبة .(٥٥)

---

(٥٣) Duquaire : Note, Réc. Pér. ass., 126, p. 56.

(٥٤) انظر فى تعريف عقد التفضل : "Demogue"

مشار اليه فيما سبق ، هامش رقم ١ ص ١٥٨ .

وينتقد المؤلف التعريف المذكور بقوله : « ان هذا التعريف يضع عقود التفضل فى نطاق الاثراء ، ويرى ضرورة وصفه من ناحية الافتقار » .

وانظر فى نقد هذا المصطلح أيضا :

Champeaux : Thèse, op. cit., 1931, p. 2.

« انه يفسر برغبة المشرع فى سنة ١٨٠٤ فى ابراز السمة الاخلاقية للتصرف » .

(٥٥) Lalou : Trait., p. 326, No. 465.

وكان حرص القضاء واضحا فى احكامه ، على ابراز تلك الاسس والتركيز عليها فقالت محكمة بايون (٥٦) « حيث أن الطرفين متفقان على هذا الأمر ، اى على قيام الناقل بأخذ الراكب معه على سبيل المجاملة للقيام بنزهة » .

وبالاضافة الى هذا الحكم ، فقد اظهرت بجلاء ، محكمة استئناف ديجون (٥٧)، تطابق الارادة كأساس لما قضى به متعلقا بوجود عقد تفضل فى النقل مجاملة . فبعد أن رفضت وجود عقد النقل قالت « ... ولكن ييرم على الاقل ، بتبادل ارادة الطرفين ، عقد من نوع خاص » .

ولعل من المنطقى ، بعد حصر ما يعتبر بمثابة دعامة للنظرية محل الدراسة ، أن ننتقل ، وقبل الشروع فى دراسة تقييم هذه النظرية، الى جانب آخر من دراستنا يتعلق بتحديد النتائج التى تترتب عليها بالنسبة لمسئولية النقل مجاملة .

ثالثا — النتائج التى تترتب على هذه النظرية

٧٤ — الى هنا ، وفكرة هذه النظرية واضحة ، الا أن شكا يكتنفها ، لا ينصب على المضمون محل انتقادنا فيما بعد ، وانما يرد فقط على الهدف الذى قصد أنصارها بلوغه .

هل القول بوجود عقد من هذا النوع فى النقل مجاملة ، هو أمر تفترضه حقا طبيعة العلاقة بين طرفيه ، أم أن المقصود منه توفير حماية لأحد الطرفين ؟ واذا كان الأمر كذلك فاننا نتساءل عمن تشمله ؟

ويمكننا القول فى هذا الصدد ، ان مراعاة وضع الناقل الذى قام باداء خدمة على سبيل المجاملة ، لا شك كان وراء هذه النظرية ،

---

(٥٦) مشار اليه فيما سبق . Bayonne : 6.5.1913.

(٥٧) مشار اليه فيما سبق . Dijon : 14.6.1927.

وسوف نثبت ذلك من خـلال محاولة نقوم بها لتحديد نتائج النظريـة فى هذا الخصوص ، والتى نقسمها الى طائفتين :

الاولى : وتتعلق بطبيعة المسئولية .

الثانية : وتخص نطاق هذه المسئولية .

١ ـ النتائج من حيث طبيعة المسئولية

٧٥ ـ ليس ثمة شك ، فى أن حصر مسئولية الناقل مجاملة فى نطاق المسئولية العقدية ، انما يعتبر من النتائج الجوهرية التـى تترتب بداهة على القول بوجود عقد من عقود التفضـل فى النقـل مجاملة ، ويترتب على ذلك ايضا ـ بحكم المنطق ـ انه لا مجـال فى حالة الاخلال بالالتزام الناشىء عنه ، لتطبيق قواعـد المسئوليـة المدنية المنصوص عليها فى المواد ١٣٨٢ مدنى فرنسى ، وكذلك المادة ١٣٨٤/١ من القانون المذكور ، مقابلة للمواد ١٦٣ ، ١٧٨ من القانون المدنى المصرى .

وعلى ذلك فان مسئولية الناقل فى هذا المجال تختلف عما كـان يخضع له من أحكام فى نطاق الاخيرة .

٢ ـ النتائج من حيث نطاق المسئولية

٧٦ ـ ذكرت من قبل أن مسئولية الناقل مجاملـة تعتبر ، فى عرف انصار النظرية التى نحن بصددها ، مسئولية عقدية عما يرتكبه من خطأ ناشىء عن الاخلال بما يقع على عاتقه من التزامـات بموجب عقد التفضل . وليس معنى ذلك مسئوليته عن كل خطأ ، ولكنها تنحصر فى نطاق الجسيم منه دون غيره ، وذلك على أساس تطبيق قواعـد الطائفة التى ينتمى اليها العقد المشار اليه ، وعلى أساس فكرة قبول المخاطر

الا ان هناك مسألة يتعين حسمها قبل التعرض لكل ذلك ، وتتعلق بمعرفة ما اذا كان يمكن القول بان عقد التفضل هـذا يتضمن التزاما بضمان السلامة على عاتق الناقل .

ونظرا لأهمية هذه المسألة ، لتأثير الوجه الذى يتم به حسمها على نطاق مسئولية الناقل مجاملة ، فاننا سوف نتعرض لها اولا ، ثم نعقب على ذلك بتطبيق قواعد عقود التفضل فى النقل مجاملة ، وتأثير قبول الراكب للمخاطر على مسئولية الناقل فى نظر أنصار هذه النظرية .

٧٧ ـ (أ) لايوجد التزام بضمان السلامة فى عقد التفضل :

ذهب البعض فى بطاق الفه الفرنسى الى القول بانه اذا وعد شخص آخر بنقله الى مكان ما ، ثم توقف خلال الطريق ورفض الذهاب الى ابعد من ذلك ، فانه يكون للراكب ، ولو كان النقل دون أجر ، الحق فى المطالبة بتعويض على اساس المادة ١١٤٧ مدنى فرنسى (٢١٥ مصرى) ، اذا ما نتج عن ذلك ضرر ، مثل له الفقيه بتفويت صفقة . Par exemple de m'avoir manquer une affaire.

فمنذ اللحظة التى يستطيع فيها الراكب اثبات هذا الوعد Promesse والالتزام الذى قبله الناقل بحرية ، فان الاخلال بهذا الالتزام ، يؤدى بالضرورة الى الحق فى التعويض (٥٨) .

وتقديرى ، أن ادعاء مثل هذا لا يحظى بالقبول ، ويتضح ذلك بتحديد ما يترتب على ذلك من نتائج . ان اعفاء الراكب المضرور من عبء اثبات خطأ الناقل مجاملة انما يعتبر ولا شك محصلة ذاك الرأى .

ولما كان الأمر كذلك ، فاننا نأخذ عليه أنه اذا كان هذا الالتزام بضمان السلامة قد تعرض للنقد فى نطاق عقد النقل على الرغم مما يستند اليه من دعائم قال بها انصاره ، فانه من باب اولى أن ينسحب هذا النقد على القول به فى نطاق عقد التفضل على فرض أن النقل مجاملة كذلك (٥٩) اذ أن هناك ارتباطا بين القول بوجود هذا الالتزام من جهة والقيام بعملية النقل على سبيل الاحتراف توصلا للربح من جهة أخرى ، وهو أمر لا نستطيع التسليم بتوافره فى النقل مجاملة .

---

(٥٨) Cornell (M.) : Thèse, op. cit., 1929, p. 103.

(٥٩) انظر فيما بعد نقد وجود الالتزام بالسلامة فى عقد النقل .

ولقد عيب ـ بحق ـ على هـذا الرأى أيضا أن القضاء باستبعاد تطبيق المـادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى من النقل مجامـلة فانه يكون قد استبعد ضمنا فكرة الالتزام بضمان السلامة منه ٦٠ . ويبدو أن هذا النقد قد استند على أن هناك تماثلا فى النتائج بين القرينة المنصوص عليها فى المادة ١/١٣٨٤ والالتزام بضمان السلامة ، ويتعلق باعفاء المضرور من عبء الاثبات.

وقيل بحق ـ بأن عقد التفضل فى النقل مجاملة لا يتضمن التزاما بضمان السلامة على عاتق الناقل (٦١) .

(ب) تطبيق القواعد الخاصة بعقود الخدمات المجانية فى النقل مجاملة :

٧٨ ـ لقد تناول المشرع الفرنسى عقود الخدمات المجانية بالتعريف فى المادة ١١٠٥ مدنى ، ولما كان النقل مجاملة يدخل ، بموجب هذه النظرية، فى تلك الطائفة ، فانه يخضع لنفس ما تخضع له عقودها من قواعد تنظم مسئولية المدين فيها وضرورة التخفيف منها حيث مراد هذه النظرية .

ولقد أفصح الاستاذ سافا تييه (٦٢) عن ذلك بوضوح بقـوله ، ان مسئولية الناقل وهى مسئولية عقدية ، يجب أن تتحدد بحسب نية الطرفين. ومن الواضـح ـ على حد قوله ـ أن من يقوم بأداء خـدمة مجانا ، ليس فى نيته أن يلتزم بحرص مساو لذلك الذى يقع على عاتقه اذا كان أداء الخدمة قد تم بمقابل . هذا من جهة ، ومن جهة أخرى ، فان من قبـل هذه الخدمة ، لا يجول بخاطره ne songe pas أن يتطلب من صديقه المجامل نفس الضمان الذى يطالبه به المتعاقد معه حين يقوم بدفع مقابل لتلك الخدمة المؤداه بموجب العقد المبرم بينهما .

---

(٦٠) Brou lonet : "Des contrats comportant une dette de sécurité". Thèse Montpellier, 1934, p. 58.

(٦١) Lalou : Chron., op. cit., D.H. 1931.

أنظر فى رفض الالتزام بضمان السلامة فى النقل مجاملة باعتباره عقدا من عقـود

Thenard : Chron., op. cit., Rev. Crit., 1939, p. 200.

(٦٢) Savatier : Chron. op. cit. Rev. Crit., 1939, notamment p. 24.

ولقد رتب على ذلك نتيجة مؤداها : أنه يتعين تقدير مسئولية من قام بأداء خدمة مجانا ، بصورة أخف مما لو كان آداؤها قد تم بمقابل ، وهى نفس الفكرة المنصوص عليها فى المادة ١٩٩٢ مدنى فرنسى الخاصة بالوكالة المجانيـــة .

وغير خاف أن الاستاذ سافاتييه كان يهدف من وراء ذلك ، مستندا الى فكرة المجانية ، الى تخفيف مسئولية الناقل مجاملة عما يقع من حوادث يترتب عليها اصابة الراكب بضرر . وكانت وسيلته فى ذلك اخضاع هـــذا الناقل لقواعد المسئولية التى يخضع لها المدين فى عقود الخدمات المجانية التى مثل لها بالوكالة ، حيث يتعين اثبات الخطأ الجسيم (٦٣) .

ولقد نال هذا الاتجاه تأييد البعض الذى ذهب الى القول بأن هناك عقدا بين من يقوم باستخدام الشىء على سبيل المجاملة وبين حارسه ، وان المسئولية فى العقد تنظم على نحو يجعل اثبات خطأ (جسيم) على عاتق الحارس أمرا ضروريا (٦٤) .

وقد دافع عن هذا الاتجاه الاستاذ تينار .

فبعد أن سلم بأن النقل مجاملة يتضمن عقدا من عقود التفضـــل ، اتجه الى القول بأن مسئولية الناقل فى هذا النقل يجب أن تقدر بصـــورة أخف من النقل بعوض (٦٥) .

واضاف أيضا ، انه يتضح من نص المادة ١٩٢٧ الخاصة بالوديعـــة والمادة ١٩٩٢ الخاصة بالوكالة أن مسئولية المودع لديه والوكيل تقـــدر بصورة أخف لو كانت الوديعة والوكالة قد تمت مجانا ، وأنه يتعين تقدير الخطأ بموجب معيار La faute doit alors étre appréciée in concreto واقعى حسب العناية التى يبذلها المدين فى شئونه الخاصة . وخلص من ذلك الى

---

(٦٣) وقد عبر عن ذلك بقوله ان الناقل مجاملة يخضع ، بجامع الشبه فى العلاقة ، لما يخضع له المودع لديه أو الوكيل ، وتقدر مسئوليته بصورة أخف من مسئولية الناقل بعـــوض .

انظر : Savatier : Note, D. 1968, p. 180, notamment p. 182.

(٦٤) Niboyet : Cours Dr. Civ. Doct., 1930-1931, p. 392.

(٦٥) Thenard ; Chron., op. cit, Rev. Crit., 1939, p. 200.

وجوب تطبيق هذه الحلول فى النقل مجاملة ، حيث يتم تقدير مسئوليـــة الناقل وفق المعيار السابق (٦٦) .

---

(٦٦) Thenard : Op. cit., p. 201.

ويبدو أن هذا الاتجاه يستند إلى نص المادة ١١٣٧ مدنى فرنسى . فقد نصت على ان الالتزام بالمحافظة على شىء معين يوجب على الشخص الموكول اليه ذلك ان يبذل فيه عناية الرجل المعتاد . فهى تحدد مدى التزام المدين فى الالتزام ببذل عناية ، وتقرر أن العناية المطلوبة هى فى الاصل عناية الرجل المعتاد .

انظر فى تفصيل ذلك : السنهورى الوسيط ، ١٩٥٢ ، المصادر ، رقم ٤٣٠ ص ٦٦٣ . سليمان مرقس ، نظرية العقد ، ١٩٥٦ ، ص ٣٤٨ رقم ٧٨ .

وقد قضى هذا النص على نظرية تقسيم الخطأ الى :

خطأ جسيم : وتتحقق به مسئولية المدين فى عقد ابرم لمصلحة الدائن .

خطأ يسير : ويكون كافيا لتحقق مسئولية المدين فى عقد أبرم لمصلحتــه ومصلحــة الدائن .

خطأ تافه : وتتحقق به مسئولية المدين فى عقد أبرم لمصلحته .

أما وقد ورد نص المادة ١١٣٧ عاما ، فانه لا محل لتفرقة مثل هذه .

انظر فى ذلك : Dejean de la Batie : "Appréciation in abstracto et appréciation in concreto en droit civil français". Thèse Paris, 1963, No. 66, pp. 63-64.

والقاعدة اذن هى التزام المدين حسب نص المادة ١١٣٧ ببذل عناية رب الاســرة العاقل أى عناية الرجل المعتاد ، ويتم تقدير مسئوليته وفق معيار مجرد in abstracto

انظـــر : Dejean de la Batie : Op. cit., p. 64, No. 67.

والمادة ١١٣٧ مدنى فرنسى تقابلها المادة ٢١١ مدنى مصرى التى نصت على ان المدين فى الالتزام ببذل عناية يلتزم ببذل عناية الرجل المعتاد .

ولـــكن ورد فى النصين السابقين ما يفيد الخروج عليهمـــا .

وبالفعل فقد خرج المشرع الفرنسى على القاعدة التى يتضمنها نص المادة ١١٣٧ بالنسبة للوكالة والوديعـــة :

فيما يتعلق بالوكالة فقد نصت المادة ١٩٩٢ على أن المسئولية عن الاخطاء تنطبق بصورة أخف اذا كانت الوكالة مجانيـــة . فاذا كانت بأجر فان الوكيل يلتزم بعنايـــة رب الاسرة العاقل ، بينما يلتزم الوكيل بالمجان بقدر ابسط plus relâche من العناية .

وعلى الموكل ان يثبت فى الاولى una culpa levis in abstracto

بينما يتعين عليه ان يثبت فى الثانيـــة una culpalavis in concreto

انظـــر Mazeaud (H.L.) et Tunc : Trait. Respons. Civ., 1965, t. 1, No. 706-14, pp. 835-836.

انظر ايضـــا : Mazeaud (H.L.J.) : Leçons dr. civ. "Principaux contrats", par Juglart, 1968, No. 1402, pp. 601-602.

ولم يعدم هذا الاتجاه من يؤيده على صعيد الفقه ، فقد انبرى للدفاع عنه وتبريره الاستاذ فوازينييه(٦٧) ، على أساس ما سماه بالمنطق والعدالة، فى التفرقة فى المعاملة بين سائق السيارة الذى يحصل على أجر للقيـــام بالنقل ، وبين ذلك الذى لا يحصل ، بين السائق الذى يباشر عمليــة النقل على سبيل الاحتراف والصديق الذى عرض عليك النزهة معـــه فى سيارته • وقد رتب الفقيه صحة شرط الاعفاء لـكون المسئولية عقـدية فى هذه الحالة ، وافترض ايضا ان المسافر مجاملة يقصد اعفاء ناقله من المسئولية عن الخطأ اليسير ، ومن ثم تنحصر مسئوليته فى نطاق الخطـأ الجسيـم •

ولم يكتف انصار هذا الاتجاه ومؤيديهم بكل ما تقدم ، بل ظلوا يبحثون عن مخفف لمسئولية الناقل مجاملة فى النطاق العقدى ، ووجدوا فى قبـول المخاطر ضالتهم المنشودة •

(جـ) قبول المخاطر واثره على مسئولية الناقل مجاملة :

٧٩ — لقد ذهب البعض (٦٨) الى القول ، فى صدد تأييد آراء الاستاذ سافاتييه ، الى القول بعلم المضرور فى النقل مجاملة بالمخاطر ، باعتباره مبدأ يرد ليحدد مسئولية الناقل فى نطاق الخطأ الجسيم دون غيره •

وفيما يتعلق بالوديعة : فقد نصت المادة ١٩٢٧ على التزام المودع لديه بأن يبـذل فى المحافظة على الشىء ما يبذله من عناية فى المحافظة على الاشياء المملوكة له • ونص فى المادة ١٩٢٨ على أن المادة السابقة تطبق بصورة اشد اذا اشترط المودع لديه أجر • مما يستفاد منه عدم تطبيق الاستثناء الخاص بالمادة ١٩٢٧ • الا اذا كانت الوديعة مجانيــة ، والا التزم المودع لديه ببذل عناية رب الاسرة العاقل • فاذا كانت مجانية وجب على المودع ان يثبت ارتكاب المودع لديـه لما يسمى culpa levis in concreto اما اذا كانت باجر فانه يثبت culpa levis in abstracto

V. Mazeaud : Le con. dr. civ., 1966, t. 2, p. 405, No. 468.

وفى القانون المصرى : فقد نصت المادة ٧٠٤ على أن الوكيل يلتزم ببذل عناية الرجل المعتاد فى تنفيذ الوكالة اذا كانت باجر ، اما اذا كانت بلا أجر فانه يلتزم ببذل العناية التى يبذلها فى أعماله الخاصة دون أن يكلف فى ذلك ازيد من عناية الرجل المعتاد • وجاء على هذا النحو نص المادة ٧٢٠ مدنى فيما يتعلق بالوديعة المأجورة والمجانية •

انظر : السنهورى — الوسيط — ١٩٦٤ — العقود الواردة على العمل ص ٤٥٩ رقم ٢٥٠ وما بعدها • كذلك ص ٧٠٢ رقم ٣٥٦ وما بعدها •

(٦٧) Voisinet : "La faute lourde". Thèse Dijon, 1934, p. 107.

(٦٨) Martin (F.) ; hèse, op. cit., 1926, p. 65.

وقد لاقى صدى فى نطاق القضاء ، لتقول محكمة استئناف ديجون(٦٩)، بصدد رفضها لوجود عقد نقل واعترافها بوجود عقد من عقود التفضل فى النقل مجاملة يشبه الوكالة المجانية ، « ان مالك السيارة ، لا يخضـــع لما فرضه المشرع والقضاء من التزامات على عاتق الناقل ، وانه لا يلتـــزم الا عن الاخطاء والافعال التى لا تواجه الراكب عادة ولم يكن قد قبلهـــا ضمنـــــا » .

وننتقل الآن بعد ذلك ، الى جانب آخر من هذه الدراسة ، يتعلـــق بتقدير هذه النظرية التى فرغنا من دراستها .

رابعـــا — تقدير وجود عقد التفضل فى النقل مجاملة :

٨٠ — رأينا كيف تجلى لنا فكر الاتجاه الذى نحن بسبيل تقـــديره ، فيما ذهب اليه من القول بوجود عقد من عقود التفضل فى النقل مجـــاملة ، الأمر الذى قد يثير الاقتناع . ولكن اذا ما دققنا النظر ، ادركنا لأول وهلة ، ولو من بعيد ، أن هذه النظرية ، وهى تحقق مصلحة الناقل ، تتعارض مع مبادىء العدالة بأهمالها مصلحة الراكب الذى يقع على عاتقه التزام ثقيل تنؤ به قدرته ، باثبات خطأ جسيم غالبا ما يفشل فى القيام به . بل اننـــا نراها فوق ذلك ، لا تتفق والاتجاه الحديث فى المسئولية المدنية الناتجـــة عن حوادث السيارات ، حيث ضرورة ضمان تعويض المضرور بقدر الامكان فى ظل نظام اجبارى للتأمين .

وعليه ، فاننا لا نتفق مع انصارها فيما ذهبوا اليه ، لا من حيث الاســاس ولا من ناحية النتائج ، ومن ثم فلا محيض من توجيه سهام النقد اليهـــا ، وان كانت لا تقوى على تحمل ابسطها .

ان القول « بأن العلاقة بين الناقل المجـــانى والراكب تشبـــه تلك العلاقة الناشئة عن عقد الوكالة بين أطرافها ولا اختلاف بينهما الا من حيث سمات الخدمة المؤداة» قول ليس يناقض المبادىء القانونية العامة وما استقر عليه القضاء فقط ، وانما هو بحد ذاته مناقضة صريحة لنصوص القانون التى اتخذها دعامة لما كان يهدف الوصول اليه من تخفيف لمسئولية الناقل .

ففى صدد مخالفتها للمبادىء القانونية العــــامة :

---

(٦٩) مشار اليه فيما سبق Dijon : 14.6.1927.

انظر فى رفض عقد التفضل فى النقل مجاملة ؛

٨١ (أ) نعرف أن العقد باتفاق الفقه (٧٠) ، بغض النظر عن تفرقة كانت بينه وبين الاتفاق ثم هجرها ، هو توافق ارادتين بقصد احداث أثر قانونى أيا كان . ويلزم لا برام العقد اذن ، بالاضافة الى تطابق الارادتين الذى استندت اليه هذه النظرية ، ضرورة توافر نية التعاقد ، التى لايمكن الجزم بأنها تتوافر لدى طرفى النقل مجاملة . ان ابرام أى عقد يفترض توافر هذه النية لدى الطرفين (٧١) .

(ب) ان الراكب لا يملك أى دعوى لجبر الناقل على القيام بعملية النقل ، اذا ما قرر الاخير العدول عنها لأى سبب (٧٢) . وتفريعا عن ذلك فان القول بوجود العقد رغم عدم توافر الجزاء أمر يجعل وجوده ليس محل لأى اعتبـــار (٧٣) .

٨٢ — ويتراءى مخالفة هذه النظرية للنصوص ، حيث جانب الخطر فيها ، من مشابهة انصارها العلاقة بين طرفى النقل مجاملة ، العلاقة بين الموكل والوكيل ، والمودع والمودع لديه ، مما حدا بهم الى تطبيق قواعد المسئولية التى تحكم المدينين فيها ، على الناقل مجاملة ، وسوف نتـــولى تقييم ذلك .

٨٣ — نقد تشبيه النقل مجاملة بالوديعة :

نعرف ان عقد نقل الاشياء يتضمن وديعة ، ومن ثم فقد اتجه أنصار هذه النظرية انطلاقا من ذلك الى القول بتشبيه العلاقة بين طرفى النقـــل مجاملة بالعلاقة بين طرفى الوديعة .

---

(٧٠) انظر فى تعريف العقد : اسماعيل غانم ، المصادر ، ١٩٦٨ ، ص ٨، رقم ٢٧ .

(٧١) Cour d'Appel de Paris, 3.5.1929. Gaz. Pal., 1929-2.519.

انظر ايضـــا : Dupeyroux : Thèse, op. cit., 1955, p. 84, No. 72.

Benathar : Thèse, op. cit., 1962, p. 428.

(٧٢) Coressi : Thèse, op. cit., 1928, p. 9.

Ricol : Note, op. cit., D.P., 1926.1.121.

(٧٣) وقدم الاستاذ بينانار مثالا يوضح ذلك Benathar : Op. cit., p. 429.

أنه يوجد تطابق ارادتين فى حالة اتفاق شخصان على ممارسة رياضة التنس على ملعب أحدهما فى اليوم التالى . ويتساءل هل يوجد عقـــد ؟ .

يجيب على ذلك بقوله بانه يوجد عقد اذا اكتفينا بوجود التراضى . ولكن هذا العقد لا أهمية له وليس محل للاعتبار ، وانه لا يمكن توقيع جزاء على لاعب التنس الذى لـــم يحضر مباراة ودية ولو كان ذلك دون سبب ، ونفس الامر فى حالة اعتذار شخص عن تناول العشـــاء عندك .

في نظرنا ، فانه وان كان من الممكن ان يتم نقل الاشياء بالمجـــان ، فليس ثمة صعوبة تبدو لنا في تفنيد هذا التشبيه ، وانه لا يمكن ان نطبق على نقل الاشخاص بالمجان قواعد الوديعة وهي مقصورة على الاشياء كما تشير الى ذلك نصوص القانون المدنى الفرنسى والمصرى (١٩١٨و٧١٨).

واذا كان المشرع قد القى على عاتق المودع لديه التزاما بأن يبـــذل فى المحافظة على الشىء المودع ما يبذله من عناية فى المحافظة على امواله الخاصة (١٩٢٧ مدنى فرنسى ، ٧٢٠ مدنى مصرى) فانه بالجمع بينهـــا ونص المادة ١١٣٧ من القانون المدنى الفرنسى (٢١١ مدنى مصرى) حيث اوجب المشرع على المدين بالتزام عقدى بأن يبذل فى تنفيـــذه عنـــاية رب الاسرة العاقل (عناية الرجل المعتاد) يتضح لنا أن القاعدة العامة تتمثل فيما تضمنه النص الثانى ، ومن ثم فان ما ورد فى النص الاول لا يعدو كونه استثناء عليها . وما دام الأمر كذلك فانه لا يجوز التوسع فيه بتطبيقه على حالات أخرى مثل نقل الاشخاص مجانا .

وتأسيسا على ما سلف بيانه ، فان مطعنا جوهريا آخر يمكن انه نضيفه الى ما تقدم بخصوص تشبيه نقل الاشخاص مجانا بالوديعة. فالقول بتطبيق قواعد الاخيرة اذا كانت مجانية — وهو الاصل فيها (٧٤) على النقل مجاملة انما هو أمر غير مقبول منطقيا من جانبنا لان مقتضى قواعد الوديعة المجانية هو ان يلتزم المودع لديه بأن يبذل فى محافظتـــه على الشىء نفس العناية التى يبذلها فى الحفاظ على ماله الخاص ، وهو أمر لا ينطلى على نقل الاشخاص ، اذ لا محل لان يبذل الناقل فى سبيل المحافظة على الراكب نفس العناية التى يبذلها فى المحافظة على نفسه ، لانه لا توجد حوادث تواجه الراكب وتتسم بخطورة اكثر من تلك التى تواجه الناقل حتى يقـــال بالتزام الأخير بأن يبذل العناية اللازمة كمـــا لو كان يواجه هو الحـــادث الخطير الذى يواجه الراكب (٧٥) .

٨٤ — نقد تشبيه النقل مجاملة بالوكالة :

أن أول ما يؤخذ على هذه النظرية فى هذا الصدد يتضمنه نص المادة ١٩٨٤ مدنى فرنسى و (٧١٨ مدنى مصرى) ، ويشير بيقين الى ان الوكالة

---

(٧٤) انظر : المادة ١٩١٧ مدنى فرنسى « ان الوديعة من العقود المجانية أساسا » المادة ٧٢٤ مدنى مصرى « الاصل فى الوديعة ان تكون بغير أجر » .

(٧٥) فى هذا المعنى : Çharfi (M.) Thèse, op. cit., 1967, p. 60.

تصرف قانونى ، ولما كانت كذلك فانها لا ترد على النقل وهو مجرد عملية مــــادية .

ليس هذا فقط ، بل ان هناك مأخذا آخر نستطيع أن نستخلصه من نصوص القانون المدنى الفرنسى والمصرى ، فقد اجاز المشرع فيهمـــا للوكيل (م ١٩٩٩ و ٧١٠) — وهنا يتجسد الفارق الثانى بين الوكـــالة والنقـــل مجاملة — أن يقوم بمطالبة الموكل بما انفقه من مصروفات فى تنفيذ الوكالة ، فى حين ان الناقل مجاملة لا يمكنه مطالبة الراكب ، وهو غير ملتزم ، بشىء من ذلك (٧٦) .

وما نريد الالماع اليه هنا ، انه اذا كان لدى الناقل النية فى مطالبة الراكب بأى مصروفات مثل نفقات الوقود فان الأمر — على فرض توافـــر تلك النية قبل بدء النقل — يكون قد خرج من نطاق النقل مجاملة اذا ما تم دفع تلك النفقات من جانب الراكب ليدخل فى نطاق النقـــل القـــائم على مصلحة للناقل .

اما وقد اتضح لنا مما تقدم مدى تعارض مبنى هذه النظرية مــــع نصوص القانون فاننا نضيف فى نفس المضمار ايضا ما يقدم الدليل الدامغ على ما ينطوى عليه فكرها من قصور .

فاذا كان المشرع قد وضع القواعد المنصوص عليها فيما ذكرناه من مواد — وقد خص بها الوكالة والوديعة — لتنظيم المسئولية فيها باعتبارها عقودا تتوافر فيها الاركان التى استلزم المشرع وجودها ، فان السؤال هو: كيف يقال بتطبيق قواعد وضعها المشرع وخص بها تنظيم علاقات ناشئة بين أطراف عقد فى النقل مجاملة ولا يتوافر فيه شىء من ذلك ؟ (٧٧) .

٨٥ — ولا يغيب عن الذهن ان نشير ايضا الى مناقضة تلك النظرية

---

(٧٦) Taupiac : Thèse, op. cit., 1944, p. 46.

(٧٧) فى هذا المعنى : Ségur : "La notion de faute contractuelle en droit civil français". Aix, 1966, pp. 214 et 216.

انظر قريبـــا منه : Duquaire : Note, Rec. Pér. Ass., 1926, p. 14.

ويرى أن النصوص القانونية التى ترتب على المجانية مسئولية مخففة تتعلق بالامـــوال لا بسلامة الاشخـــاص .

لأحكام القضاء التى رفضت وجود عقد من أى نوع فى النقل مجاملة(٧٨) ، وعلى وجه الدقة فانها تتعارض مع قضاء رفض بصفة خاصة الاعتراف بوجود عقد من عقود التفضل فى النقل مجاملة (٧٩) .

واخيرا ، فلقد عيب — بحق — على هذه النظرية ، استنادها الى فكرة قبول المخاطر وما اوردته من تفرقة بين الخطأ الجسيم واليسير(٨٠).

٨٦ — وثمة ملاحظتين يتعين ابداؤهما هنا :

الملاحظة الاولى :

ان الاستاذ لالو قد ذهب ، باعتباره من انصار هذه النظرية ، الى القول « بأن الفارق بين النقل بعوض والنقل المجانى هو الفارق بين البيع والهبة ويوجد العقد فى كليهما » .

وغير خاف أن الفقيه كان يهدف من وراء هذا التشبيه الى قياس النقل المجانى على الهبة بجامع انعدام المقابل الذى لا يتعارض فى نظره مع وجود العقد .

---

(٧٨) Cour d'Appel de Lyon : 23.5.1925. D.P. 1926.2.126.

ان الخدمات المجانية والاعمال التى تنطوى على المجاملة البحتة لا تشوبه اى رابطة عقدية .

(٧٩) Cour. d'Appel de Lyon : 30.12.1926. Réc. Pér. Ass., 1927, p. 133.

حيث قالت بعدم وجود اى عقد من عقود التفضل فى النقل مجاملة .

وانظر فى رفض عقد التفضل ايضا :

Orléans : 23.2.1927. Rec. Pér. Ass., 1927, p. 136.
Hulot : Thèse, op. cit., 1934, p. 63.
Nadean : Trait. dr. civ. du Québec, 1949, p. 31, No. 48.
Baudouin : Trait. Prat. Resp. en cas d'accident d'automobile, 1955, p. 45.

ومن القضاء البلجيكى فى هذا الصدد . حيث رفض لفكرة العقد بصفة عامة :

Trib. Civ. de Bruxelles : 23.3.1928. Rev. gén. ass. et respons. civ. 1928. No. 351 et 11.4.1929, op. cit., 1929. No. 493 et 12.1.1932, op. cit., 1936, No. Z 014.

(٨٠) انظر فيما بعد نقد التفرقة بين الخطأ الجسيم واليسير فى النقل مجاملة .

ونسجل على هذا الرأى ، أنه بالاضافة الى ما ينطوى عليه من مغالطة ماثلة فى افتراض توافر نية التعاقد لدى الناقل المجانى ، الأمر الذى نشك فيه بيقين ، فان ما قال به من قياس انما هو قياس مع الفارق لا يمكن قبوله نظرا للاختلاف الواضح فى نطاق عقود التبرع بين الهبات وعقود التفضل على افتراض أن النقل مجاملة كذلك . وقيل (٨١) — بحق — فى ابراز هذا الاختلاف ، بأنه فى الهبة يخرج مال من ذمة الواهب بغير مقابل ، أما فى عقد التفضل فيقدم المتبرع بغير مقابل خدمة أو منفعة المتبرع له دون أن يخرج مال من ذمته .

الملاحظة الثانية :

ان القول بوجود عقد تفضل فى النقل مجاملة يثير مسألة الشرط الجزائى فيه (٨٢) ، الأمر الذى لم يتعرض له أنصار هذا الاتجاه .

٨٧ — خلاصة :

ومن كل ما تقدم ، يتجلى مدى مخالفة الاتجاه التعاقدى للقانون سواء فيما يتعلق بوجود عقد نقل أو عقد من عقود التفضل .

وجدلا اذا ما غضضنا الطرف عما وجهناه من انتقادات فى الصميم بالنسبة لهذا الاتجاه التعاقدى ، فاننا نجد جانبا آخر منه يتكلم عن فكرة العقد غير المسمى والفضالة فى النقل مجاملة .

وسوف نتولى بيان ذلك .

---

(٨١) انظر فى هذه التفرقة :

اسماعيل غانم ، المصادر ، سنة ١٩٦٨ فقرة رقم ٢٨ .

أحمد سلامه ، مذكرات فى مصادر الالتزام ، ١٩٧٤ ، ص ٤٧ .

ومن الفقه الفرنسى : Boyer : "Contrats et conventions". Encycl. juridique, 1971, No. 54.

(٨٢) انظر فى الشرط الجزائى فى عقود التفضل :

Thèse Paris, 1896, pp. 3 et 14.

المبحث الثالث

فكرتى العقد غير المسمى والفضالة فى النقل مجـاملة

٨٨ ـ تقســـيم :

اتجهت بعض الاحكام فى فرنسا الى القول بالمسئولية العقدية للناقل مجاملة على أساس وجود عقد غير مسمى .

واذا كان مثل هذا الاتجاه يقوم على توافر أركان العقد فى النقـــل مجاملة ومنها تطابق ارادتى الناقل والراكب ، فان ذلك يدفعنا الى التساؤل ايضا عن امكان القول بوجود الفضالة فى هذا النقل على الرغـم من أن الفضولى يقوم بالعمل دون اتفاق مع رب العمل ، أى دون وجود التطابق المشار اليه . وما يدفعنا الى هذا التساؤل هو شبهة وجودها فيه على اساس قيام الناقل متفضلا بنقل شخص قد لا يعرفه أحيانا .

وسوف نتناول الفكرتين تباعا .

١ ـ النقل مجاملة وفكرة العقد غير المسمى (٨٣) :

٨٩ ـ وفى نطاق المسئولية العقدية ، يمكن أن تظل مسئولية الناقل مجاملة ـ ليس على أساس عقد نقل أو عقد من عقود التفضل ـ وانمـــا على اساس عقد آخر تصور انصار الاتجاه العقدى وجوده فى النقل مجاملة، وكان سندهم فى ذلك ماثل فى مبدأ قانونى شهير هو مبدأ سلطان الارادة .

ومؤداه أن للأفراد الحرية فى انشاء ما يريدون من عقود غير مقيدين بما حدده الشارع منها والتى اصطلح على تسميتها بالعقـــوبة المسمـــاة المقابلة للعقود غير المسماه التى نطرح سؤالا عن وجود احدها فى النقل مجاملة ؟ فاذا ما قبل شخص دعوة صديق له بالركوب فى سيارته لتوصيله الى مكان ما أو للنزهة او كان الأمر قد جرى على نحو قام فيه الراكـــب بطلب ذلك من الناقل الذى قبل قد يقال فى هذه الحالة بوجود عقـــد غير مسمى .

---

(٨٣) انظر فى عرض المسألة :
Vansteenberghe : Thèse, op. cit., 1905, p. 35.
Hulot : Thèse, op. cit., 1934, p. 54.

وبالفعل فقد قضى (٨٤) بوجود عقد غير مسمى بين سائق السيارة والشخص الذى قبل النزهة معه على سبيل المجاملة .

وفى تقديرنا ، فانه لا يمكن القول بوجود مثل هذا العقد فى النقل مجاملة ، لأن ذلك معناه التسليم بتوافر كل أركان العقد ، الامر الذى لا يمكن قبوله ، لأنه اذا كان تطابق ارادتى الناقل والراكب ليسا محلا لأى شك ، فان ما نقطع بعدم وجوده هو نية التعاقد . ان فكرة العقد غير المسمى لا تكفى لاعطاء اقناع بصدد تكييف العلاقة بين الناقل والراكب مجاملة (٨٥) وفوق ذلك فان القول بوجوده لا يتفق مع الواقع (٨٦) .

وعلى هذه النظرة جاءت احكام القضاء الفرنسى برفض فكرة العقد غير المسمى فى النقل مجاملة .

ففى حكم لمحكمة استئناف اورليانز (٨٧) رفضت فيه وجود عقد من أى نوع فى النقل مجاملة قالت « ... ان هناك اجماع من الفقه والقضاء على انه لم يبرم لا عقد نقل ولا عقد غير مسمى أو عقد من عقود التفضل» .

٢ — النقل مجاملة وفكرة شبه العقد أو الفضالة (٨٨) :

٩٠ — نعرف أن هناك التزامات شبه عقدية تنشأ بالرغم من عدم

---

(٨٤) Cour d'Appel de Lyon : 19.2.1926. Rec. Pér. Ass., 1926, p. 54.

(٨٥) Voisinet : Thèse, op. cit., 19, p. 108.

(٨٦) Josserand : Op. cit., 364, No. 288.

انظر ايضا : Ricol : Note, op. cit., D.P., 1926, p. 121.

وفى نقد فكرة العقد غير المسمى فى النقل مجاملة ايضا :

Moreau : Thèse, op. cit., 1928, pp. 60-61.

Galinter : Thèse, op. cit., 1931, p. 190 ; Hulot : Thèse, op. cit., 1934, pp. 44, 45.

Colinetcapitant : Trait. dr. civ., 1959, t. 2, p. 718.

(٨٧) مشار اليه من قبل : Cour d'Appel d'Orléans : 23.2.1927.

(٨٨) انظر فى عرض المسألة : Hulot : Thèse, op. cit., 1934, p. 65.

ويقول : ان ارادة القيام بأداء خدمة للغير تتوافر فى النقل مجاملة حيث يقدم الناقل خدمة للمسافر بتقديم مكان له ، ونعرف ان النقل مجاملة يستبعد المقابل ، الا يوجد ذلك فى الفضالة ؟

وجود تطابق للارادات ، فقد عرف الرومان هـــذا النـــوع من الالتزامات منوها عنها منهم بفكرة شبه العقد .

ويقصد بها أنها عبارة عن عمل اختيارى مشروع يقـــوم به شخص يترتب عليه التزامه قبل شخص آخر ، وقد يرتب التزام الاخير قبل الاول، وذلك دون أن يبرم بينهما أى عقد (٨٩) .
Vansteenberghe : Thèse, op. cit., 1905, p. 35.

ومن الأمثلة على ذلك فى نطاق القانون المصرى والفرنسى — والتى تهمنا هنا — فكرة الفضـــالة التى تناولها المشرع المصرى والفرنسى ونص عليها فى المادتين ١٩٠ و ١٣٧٥ من القانون المدنى .

ويقصد بالفضالة كما يتضح من نص المادة ١٨٨ مـــدنى مصرى أن يتولى شخص عن قصد القيام بشأن عاجل لحساب شخص آخر دون أن يكون ملزما بذلك (٩٠) .

وما نريد أن ننبه عنه هنا أنه اذا كان القانون المدنى المصرى والفرنسى يتضمن فى نصوصه التزامات قانونية شبه عقدية تنشأ فى حالة عدم وجود تطابق بين ارادة الملتزم والشخص الآخر افلا يمكن القول بوجودها أيضا فى حالة وجود تطابق بين ارادتى الطرفين وبالرغم من عدم توافر نيـــــة الالتـــزام ؟ .

وفيما يتعلق بالنقل مجاملة ، فانه اذا كانت ارادة القيام بأداء خدمة للغير تتوافر لدى الناقل مجاملة الذى يقدم خدمة للمسافر بتقديم مـــكان له دون مقابل ، فان أكثر الاسئلة الحاحا على تطلب الاجابة تتمثل فيمـــا اذا كان يمكن القول باعتبار النقل مجاملة متضمنا لفكرة الفضالة ؟

واذا كان رد بالايجاب على هذا التساؤل يثير اقتناعا الأول وهـــلة باعتبار ان هناك تطابقا بين ارادتى الناقل والراكب وقيام الأول بأداء خدمة للثانى دون مقابل مع أنه لم يكن ملزما بذلك ، فان هذا يتطلب من جانبنا أن نبحث عناصر الفضالة بصفة عامة لنرى مدى توافرها فى النقل مجاملة،

---

(٨٩) Vizioz : "La notion de quasi contrat". Thèse, Bordeaux, 1912, p. 208, No. 51.

(٩٠) اسماعيل غانم ، المرجع السابق ، ص ٤٢ فقره رقم ٢٤ . سليمـــان مرقس ، الوجيز ، ١٩٦٤ ، ص ٤٦١ فقرة رقم ٥٢٠ ، ص ١٩ فقرة رقم ٢٠ .

ثم تطبيق قواعد مسئولية الفضولى على الناقل مجاملة ، لنعقب ذلك كله بتقدير الفكرة .

٩١ — اولا : عناصر الفضالة (٩١) :

يمكننا فى ضوء التعريف السابق ان نحدد العناصر الاساسية للفضالة ونذكرها اجمالا فيما يلى :

العنصر الاول :

أن يقوم الفضولى بشأن عاجل لغيره .

العنصر الثانى :

أن يكون لديه القصد بالتفضل عن طريق اداء الخدمة للغير .

العنصر الثالث :

ان يتم ذلك دون الزام .

ونتولى شرحها بايجاز فيما يلى :

٩٢ — العنصر الأول : عمل عاجل يقوم به الفضولى لحساب رب العمل :

من الأركان الاساسية فى قيام الفضالة ، ان يقوم الفضولى لعمل لحساب رب العمل ، هذا العمل قد يكون ماديا أو قانونيا .

ولكن قيام الفضولى بأى من الاعمال السابقة لا يكفى فى حد ذاته لتوافر هذا الركن الاول ، بل يجب أن تتوافر فيه فوق ذلك صفة الاستعجال وذلك واضح من اشتراط المشرع ان تكون الفضالة فى « شأن عاجل » .

---

(٩١) انظر عناصر الفضالة :

السنهورى ، المصادر ، ١٩٦٠ ، ص ٦٢٥ رقم ٥٧٩ وما بعدها . سليمان مرقس ، المرجع السابق ، ص ٦٤، رقم ٥٢٣ وما بعدها :

وتفسيرا لهذه العبارة ، يمكننا ان نحدد ان المقصود بصفة الاستعجال، هو ان تكون الفضالة فى شأن يخشى من تأخيره ضرر وليس فى وسع صاحب الشأن القيام به فى الوقت المناسب بحيث يصبح تدخل الفضولى للقيام بهذا الشأن ضروريا لمنع الضرر والخسارة التى تترتب على التأخير لأن الضرورة وحدها هى التى تبرر تدخل الفضولى فى شئون غيره .

٩٣ — العنصر الثانى : قصد التفضل باداء خدمة للغير :

يجب ان يتوافر لدى الفضولى وقت قيامه بالعمل قصد اسداء خدمة للغير ، ولكن ليس معنى ذلك قصر الفائدة الناتجة عن العمل على هذا الغير ، فقد يستفيد الفضولى منها فى نفس الوقت .

٩٤ — العنصر الثالث : ان لا يكون الفضولى ملزما بالقيام بالعمل او منهيا عنه :

يفترض — وهذا هو العنصر الأخير — ان الفضولى اتجهت ارادته الى القيام بالخدمة لحساب الغير مع انه غير ملزم بذلك وعليه فغالبا ما تتم الفضالة دون علم المتفضل عليه .

قد يتراءى لنا فى ضوء ما تقدم انه فى الامكان القول بأن النقل مجاملة يتضمن فكرة الفضالة ، على اساس ان الناقل يقوم طواعية دون الزام بأداء خدمة النقل على سبيل المجاملة للراكب . وبغض النظر عن صحة هذا الامكان — الذى سيكون كل تقديرنا فيما بعد — فاننا نتساءل عن اثر هذا القول على مسئولية ذلك الناقل .

ثانيا — تطبيق قواعد مسئولية الفضولى على الناقل مجاملة :

٩٥ — لقد اوجب المشرع المصرى فى المادة ١٩٢ / ١ مدنى على الفضولى ان يبذل فى قيامه بالعمل عناية الشخص العادى ، وهو نفس ما اشار اليه المشرع الفرنسى فى المادة ١/١٣٧٤ مدنى حيث أوجب عليه بذل عناية « رب الأسرة العاقل » .

ويمكن القول — اجمالا — استنادا الى ما تقرره هذه النصوص ان التزام الفضولى هو التزام ببذل عناية . فماذا قصر فى بذل هذه

العناية كان مرتكبا لخطأ يسأل عنه . ومعيار خطأ الفضولى هو معيار موضوعى ، يعتد فيه بسلوك شخص مجرد . وهذا الشخص هــو الشخص العادى (٩٢) .

ولكن يثور التساؤل عما اذا كان للمجانية أثر فى تقدير هـــذا الخطـــأ ؟ .

لا يسعنا اجابة على هذا التساؤل سوى اللجوء الى ما تقرره النصوص بخصوص الفضالة .

تنص المادة ١/١٩٢ مدنى مصرى بالنسبة لمسئولية الفضــولى على ما يأتى : « ويكون مسئولا عن خطئه . ومع ذلك يجوز للقاضى أن ينقص التعويض المترتب على هذا الخطأ اذا كانت الظروف تبرر ذلك » .

ويتضح من النص أن مسئولية الفضولى عن خطئه قد لا تكون كاملة. اذ انه يجوز للقاضى أن ينقص التعويض المترتب عليه اذا كانت الظروف تبرر ذلك . وقد تضمنت المادة ١٣٧٤ / ٢ مدنى فرنسى هذه القــاعدة أيضـــا .

ومع ذلك ، فقد ذهب البعض فى فرنسا الى القول بامكان تخفيف مسئولية الفضولى قياسا على نص المادة ٢/١٩٩٢ (مدنى فرنسى) الخاصة بالوكالة اذا كانت مجانية (٩٣) .

---

(٩٢) انظر : الصده ، المرجع السابق ، ص رقم ٥٩٠ ، ويقول ان معيار خطـأ الفضولى كمعيار الخطأ العقدى والخطأ التقصيرى .

انظر فى المعيار الموضوعى للخطأ التقصيرى : الصده ، المرجع السـابق ، ص ٤٥٣ رقم ٤١٩ .

وانظر فى الفقه الفرنسى :

Mazeaud, (H.L.J.) : Leçons dr. civ., 1966, t. 2, No. 687, p. 647.

حيث تقدر مسئولية الفضولى بمعيار مجرد "in abstracto"

(٩٣) Carbonnier : Dr. civ. Thémis, 1959, t. 2, p. 702, No. 199.

وفى مسئولية الوكيل بلا أجر فى فرنسا : انظر فيما سبق هامش رقم ص

بينما ذهب راى آخر فى الفقه الفرنسى (٩٤) الى القول باختلاف بين النص الخاص بالوكالة المجانية والنص الخاص بالفضالة .

فبالنسبة للوكالة ، فانه — بموجب راى الأخوة مازو على خلاف الاستاذ كاربونييه — نجد ان المادة ١٩٩٢/٢ قد نصت على تخفيف مسئولية الوكيل اذا كانت الوكالة مجانية ، ومن ثم فان معنى ذلك — فى رأيهم — ان مسئولية الوكيل بالمجان يتم تقديرها بمعيار واقعى او موضوعى حيث يتعين عليه أن يبذل فى الوكالة ما يبذله فى اعماله الخاصة ، فاذا ما بذل فى الوكالة ما يبذله فى شئونه الخاصة فلا تقوم مسئوليته ، أما اذا ما كان ما بذله فى الاولى اقل من الثانية ، فان مسئوليته تترتب ولا يجوز للقاضى أن يخفض مبلغ التعويض .

اما فيما يتعلق بالفضالة ، فقد ذهب هذا الراى الى القول بأن نص المادة ١٣٧٤ / ١ (مدنى فرنسى) قد ذكر على العكس — وهنا ينحصر اختلافه عن نص المادة ١٩٩٢/٢ الخاصة بالوكالة — أمرا آخر يختلف عن الوكالة حيث أن مسئولية الفضولى يتم تقديرها بمعيار مجرد او شخصى . ويجوز للقاضى ان يخفض التعويض ولا يلزم الفضولى بتعويض كامل اذا كان هناك من الظروف ما يبرر (١٣٧٤ / ٢) وعليه فان الفضولى يكون مسئولا عن أى خطأ ولن يتأتى التخفيف الا بالوسيلة المذكورة عن طريق تدخل القاضى . ونتفق مع ما ذهب اليه الفقه المصرى الذى جاء على نحو لا يختلف عن راى مازو (٩٥) .

وبتطبيق ذلك فى النقل مجاملة — على فرض توافر الفضالة فيه جدلا — فان الناقل يكون مسئولا عن أى خطأ ويتدخل القاضى من اجل التخفيف بخفض مبلغ التعويض .

---

(٩٤) Mazeaud, (H.L.J.) : Op. cit., p. 647, No. 687.
Bout : "La gestion d'affaire en droit français contemporain, 1972, p. 258, No. 210.
Goré : "Gestion d'affaire". Encycl. jurid., 1972, No. 139.
ويبرر هذا الاختلاف بأن رب العمل لا يتولى مراقبة الفضولى كما يفعل الموكل .

(٩٥) سليمان مرقس ، المرجع السابق ، ص ٥٠٧ — ٥٠٨ ، رقم ٥٣٢ .

ثالثا — تقدير فكرة الفضالة فى النقل مجاملة :

٩٦ — فضلا عما وجه الى فكرة شبه العقد من ضربات نالت فى الصميم (٩٦) فأننا توجه اعتراضنا على تطبيق الفكرة المذكورة فى نطاق النقل المجانى فيما يلى :

١ — أن هناك فارقا كبيرا بين الفضالة فى ذاتها ، وهى لا تتضمن تطابقا بين ارادتى طرفيها ، وبين فكرة النقل المجانى التى يتواجد فيها هذا التطابق بين ارادتى الناقل والراكب على عملية النقل .

٢ — اذا سلمنا جدلا بتوافر الفضالة فى النقل مجاملة فاننا نتساءل والفرض مع هذا التسليم ان النقل قد تم بناء على عرض من الناقل — عن صحة هذا القول اذا ما كان الراكب قد بادر بطلب النقل من الناقل ؟.

٣ — تفريعا عما سبق فانه لما كانت الفضالة تتم بقيام الفضولى بالعمل دون التزام ، فانها ، حيث الاصل فيها الا يعرف الفضولى رب العمل ، تختلف عن النقل مجاملة . حيث يكون الناقل غالبا على معرفة بالراكب الذى يكون صديقا له فى معظم الحالات ، الا فى حالات نادرة يتم فيها ركوب شخص فى الطريق مصادفة . قد يقال دحضا لهذا ان الفضولى يعرف رب العمل وخاصة بعد اجازة لا تضل عليه للفضالة . الا ان ادعاء مثل هذا يمكن رده من جانبنا ، دفعا لأى التباس ، بانه اذا ما تمت الاجازة ولو ضمنية فان الأمر يخرج عن حدود الفضالة ليكون بصدد وكالة (٩٧) .

٤ — كذلك قيل فى تأكيد الاختلاف بين الفضالة والنقل مجاملة أنه بينما يقع على عاتق الفضولى ان يستمر فى العمل الذى بدأه فان الناقل مجاملة لا يقع على عاتقه اى التزام بالاستمرار فى النقل الذى بدأه ، الأمر الذى يؤكد ايضا مناقضة الراى السابق للنصوص (٩٨) .

٥ — وتتضح كذلك مدى مخالفة ذلك القول للنصوص مما قرره المشرع المصرى فى المادة ١٩٥ مدنى حيث التزام رب العمل بتعويض

(٩٦) فى نقد شبه العقد بصفة عامة :
Vizioz : Thèse, op. cit., 1912, p. 314, No. 75.

(٩٧) انظر : السنهورى ، المصادر ١٩٦٠ ص ٦٣٠ رقم ٥٨٤

(٩٨) Taupiac : Thèse, op. cit., 1944, p. 45.

الفضولى عما أصابه من ضرر بسبب فضالته ، ولا شىء من ذلك يقين فى النقل مجـــاملة .

٦ — وفى مطعن اخير للقول بأن النقل مجـــاملة يتضمن الفضـــالة قبل — بحق — ان النقل مجاملة يعتبر من الاعمال التى تنطـــوى على المجاملة التى لا تولد اى حق سواء بالنسبة للمستفيد او لمن قام به (٩٩).

وقد أكد القضاء عدم صلاحية ذلك حيث قضى بأنه لا يوجد بين المدعى والمدعى عليه فى النقل مجاملة أى عقد او شبه عقد (١٠٠) .

٩٧ — خلاصة التكييف التعاقدى للنقل المجانى :

سبق أن عرضنا الاتجاه العقدى فى النقل المجانى ، ورأينا ما كان عليه أنصار هذا الاتجاه من حيث المسئولية العقدية للناقل مجاملة . ولكن بقدر ما كان اتفاقهم يمثل أهمية فى حصر مسئولية النـــاقل فى المجـــال التعاقدى ، فان خلافا قد شب بينهم يتسم بخطورة بالغة اتضحت لنـــا من اختلافهم بين قائل بوجود عقد نقل حقيقى فى النقل مجاملة حيث التزام بضمان السلامة مثل الناقل بعوض ، وبين عقود أخرى قالوا بها مثـــل الوكالة والوديعة . هذا الى جانب فكرتى العقد غير المسمى والفضالة .

وكان من الطبيعى ، أن يكون نصيب هذا الاتجاه ، نظرا لمخالفـــة مضمونة للقانون ، النقد من جانبنا ، الأمر الذى نستطيع أن نؤكد معـــه عدم صلاحية فكرة العقد من اى نوع لتكييف العلاقة بين الراكب والناقل بالمجـــان .

وعلى ذلك فاننا سوف نتناول بعد ذلك تحديد التكييف الصحيـــح للنقل المجانى بصفة عامة .

٩٨ — التكييف الصحيح للنقل المجانى :

خلص الينا مما مر كيف أن الاتجاه العقدى فى النقل المجانى لـــم

---

(٩٩) Bout : Op. cit., p. 353.

انظر بصفة خاصة هامش رقم ٤٢ من الصفحة المذكورة من رسالة هذا المؤلف .

(١٠٠) Trib. Civ. de Compiègne : 10.3.1920. Rec. Pér. Ass., 1920, p. 222, notamment, p. 223.

ينج من توجيه سهام النقد اليه ، فى كل من النقل القائم على مصلحة الناقل (١٠١) والنقل مجاملة (١٠٢) .

وعلى ذلك فانه لا وجود لفكرة العقد كلية فى نطاق هذا النقل بوجهيه .

٩٩ — فبالنسبة للوجه الأول ، حيث يلتم النقل لمصلحة الناقل :

ذكرت من قبل انه لا يمكن القول بفكرة العقد فيه ، لعدم توافر المقومات الجوهرية للعقد ، وخاصة نية التعاقد .

وفى الحق ، فانه اذا كان يتوافر تطابق ارادتين على عملية لنقل ، الا أنه من المسلم به أن تطابق الارادتين لا يكفى وحده دون الاتجاه الى احداث أثر قانونى لابرام العقد . فالناقل لا يقع على عاتقه — كما ذكرت من قبل — اى التزام بالقيام بعملية النقل ، بل انه يستطيع الامتناع عن القيام به بداية ، وكذلك عن المضى فى القيام به اذا كان قد بدأه دون أن يستطيع الراكب اجباره على غير ذلك . ومن الناحية المقابلة فانه اذا حدث وقام الناقل باتمام عملية النقل ، فان الراكب لا يلتزم بأداء المقابل غير المباشر للناقل . فاذا امتنع عن آدائه ، فليس لدى الناقل وسيلة لجبره على الوفاء به . ان الامر لا يخرج اذا عن علاقات ودية مجردة من الحماية القانونية . وعلى ذلك فان النقل القائم على مصلحة لا يعدو كونه واقعة قانونية .

١٠٠ — اما عن النقل مجاملة :

فاننا نستطيع أن نقطع بانه لا وجود لفكرة العقد فيه . نظرا لانعدام نية التعاقد وان توافق الارادة لا يكفى وحده — مجرداً منها —

---

(١٠١) انظر فى رفض العقد فيه :

Besson : Chron., op. cit. Rev. gén. ass. terr., 1958, p. 361, ontamment, pp. 363-364.

(١٠٢) Goiran : "Le contrat de transport et la garde des do jets inanimés en cours de transport". Thèse, Paris, 1966, p. 122.

Cocral et Riedmatten : "La responsabilité de l'usage tous véhicules terrestres et le contrat d'assurance", 1971, p. 135.

Graner ; Op. cit., p. 38.

لترتيب اثر قانونى . كذلك فان القول بالعقد معناه حرمان المضرور من التعويض اذا كان قاصرا . بالاضافة الى ذلك فانه يثير مشكلة الاحتجاج به على الغير . وعلى ذلك فان العلاقة بين طرفى النقل مجاملة لاتتعدى دائرة العلاقات الاجتماعية .

وفى هذا يقول الاستاذ ديموج « ان النقل مجاملة يدخل فى نطاق العلاقات الاجتماعية ، وعلى ذلك فلا يوجد اى عقد وتستبعد المسئولية العقدية » (١٠٣) .

وقد جرت احكام القضاء البلجيكى على هذه النظرة حيث قالت محكمة استئناف بروكسل بأنه لا تنشأ اى رابطة قانونية بين مالك السيارة والصديق الذى قبل ركوبه معه فى سيارته ، ولكن توجد بينهما علاقة اجتماعية مجرده من الحماية ولا ترتب القوة الملزمة للعقد (١٠٤) .

وقد حسمت النقض الفرنسية الأمر منذ سنة ١٩٢٨ بقولها بتطبيق احكام المسئولية التقصيرية . وعلى الرغم من ذلك فان ثمة من ذهب على صعيد الفقه الفرنسى الى ابراز مميزات لفكرة العقد فى النقل مجاملة(١٠٥) .

١٠١ — أما عن موقف الفقه والقضاء فى مصر فيما يتعلق بتحديد الطبيعة القانونية للنقل المجانى ، فقد ورد فى رسالة الاستاذ توبياك ما من شأنه أن يلقى ظلال من الشك بالنسبة لموقف ذلك الفقه حيث قال : ان الفقه المصرى قد رفض تطبيق قواعد المسئولية عن الاشياء وقال

---

(١٠٣) Demogue : Trait. 1923, t. 2, p. 204, No. 564.
Taffe : "La responsabilité civile en dehors du contrat". Thèse, Paris, 1921, pp. 10 et 24.

(١٠٤) Cour d'Appel de Bruxelles : 6.7.1927. Rec. Pér. Ass., 1927, p. 402.

وفى نفس المعنى :
Trib. Civ. de Bruxelles : 23.3.1926. Rev. Gén. Ass. Respons., 1928, No. 351.
Cour d'Appel de Bruxelles : 16.4.1930. Rev. Gén. Ass. Respons. 1930, No. 661.

(١٠٥) انظر : Moreau : Thèse, op. cit., 1928, pp. 63-64.

بوجوب اثبات خطأ الناقل مجاملة ، ولكن لم يتضح — على حد تعبيره — أنه يميل حقيقة الى تطبيق قواعد المسئولية العقدية أو التقصيريه (١٠٦) .

وتقديرى ، ان قولا مثل هذا لا يمكن ان يعبر عن الموقف الحقيقى الفقه المصرى فى هذا الصدد . فقد ورد فى مؤلفاته ما هو كفيل بدحض ذلك القول والتأكيد على انه كان — بحق — الى جانب رفض فكرة العقد فى النقل مجاملة .

فمن المسلم به أنه لا عبرة فى ابرام العقد بالارادة التى لم تتجه الى أحداث أثر قانونى كما المجاملات الاجتماعية (١٠٧) .

وقيل — بحق — أنه ليس من شأن قبول القيام بخدمة مجانية ان ينشأ عقد ما دام أن النية لم تنصرف الى الالتزم قانونا بذلك . كما فى حالة شخص يصطحب صديقا له فى سيارته (١٠٨) .

أما عن القضاء المصرى فقد قال بالمسئولية التقصيرية للناقل مجاملة واشترط اثبات خطأ فى عاتقه (١٠٩) .

---

(١٠٦) Taupiac : Thèse, op. cit., 1944, p. 49.

"Indiquons que la doctrine égyptienne n'admettant point la responsabilité du fait des choses inanimées, admet la théorie de la faute, sans que l'on puisse préciser s'il s'agit véritablement de la thèse contractuelle ou du système délictuelle".

(١٠٧) اسماعيل غانم ، المصادر ، ١٩٦٨ ، ص ٧٩ رقم ٤٧ أحمد سلامة ، مذكرات فى مصادر الالتزام ، ١٩٧٤ ، ص ٥٤ .

(١٠٨) الصده ، المصادر ، ١٩٦٠ ، ص ٥٢ رقم ٣٨ .

ويقول أيضا : اذا كان النقل بغير أجر فلا يكون هناك عقد لان اراده الطرفين لم تنصرف الى انشاء التزام ، رقم ٤٣٠ ، ص ٤٦٧ .

وفى رفض فكرة العقد أيضا :

مصطفى مرعى ، المسئولية المدنية ١٩٣٥ — ١٩٣٦ ، ص ٦٦ ، رقم ٦٩ .

عبد الحى حجازى ، المصادر ، ١٩٥٤ ، ص ٤٢١ .

حشمت أبو ستيت ، المصادر ، ١٩٦٣ ، ص ٣٨٥ ، رقم ٤١٥ كذلك ص ٤١٤ ، رقم ٤٣٧ .

ويرى الاستاذ الدكتور محمد لبيب شنب ضرورة فحص كل حالة على ضوء ظروفها الخاصة ، رسالته ، ص ١٧٢ ، رقم ١٤٨ .

(١٠٩) أنظر فيما بعد ، الخطأ التقصيرى أساس مسئولية الناقل بالمجان .

وعلى مقتضى ما تقدم ، فاننا نرى فى النقل مجاملة ايضا واقعة قانونية وليس تصرف قانونى . فالعقد « ينشىء آثار يريدها الطرفان ، أو تتفق مع ما يريده الطرفان ، وهذا ما يسمح بالقول بوجود تصرف قانونى ، وهو ما يميز الأخير عن الواقعة » (١١٠) .

الخلاصة اذن أن النقل المجانى لا يغدو كونه واقعة قانونية وليس تصرفا قانونيا . وعليه فان مسئولية الناقل تكون تقصيرية . ونتساءل : هل يخضع الناقل بالمجان لقواعد المسئولية الخطئية أم لقواعد المسئولية عن الاشياء ؟ سوف نجيب على ذلك فى الأجزاء القادمة .

---

(١١٠) Rouhette : "Contribution à l'étude critique de la notion de contrat". Thèse, Paris, 1965, p. 395, No. 110.

الباب الثانى

الخطأ التقصيرى اســـاس مسئولية الناقل بالمجـــان

تمهيـــد وتقسيـــم :

١٠٢ — ذكرت من قبل أن تحديد نظام المسئولية الذى يخضـــع له الناقل بالمجان ، انما هو أمر يتوقف على التكييف القانونى للعلاقة بينـــه وبين الراكب .

ورتبت على ذلك نتيجة مؤداها استمرار الخلاف حول نظام المسئولية هذا حتى يتم حسم المسالة المتعلقة بالتكييف المشار اليه . وقد يتبادر الى الذهن هنا أن الأمور قد استقرت بتكييف النقل بالمجان على انه واقعـــة قانونية ، لأن مقتضى ذلك رفض وجود العقد فيه وبالتبعية نشوء المسئولية العقدية عن الحادث الذى يقع أثنائه .

ولـــكن اذا دققنا النظر ، ادركنا ان الأمر غير ذلك بيقين فقد كـــان الانقسام هو طابع الفكر القانونى بخصوص تحديد نظام المسئولية الـــذى يخضع له الناقل بالمجان ، على الرغم من شبه اجماع على تطبيق قـــواعد المسئولية التقصيرية . فقد اتجه القضاء الفرنسى فى نطاقها الى التفرقة بين النقل الذى تتعلق به مصلحة للناقل والنقل مجاملة .

وفيما يتعلق بالنقل الذى يتم لمصلحة الناقل ، فاننا نجد غالبيـــة الأحكام فى فرنسا تقضى فى جانب خضوع الناقل فيه لقواعد المسئوليـــة عن الاشياء ، خلا حكم فريد عثرنا عليه ذهب الى القول بتطبيق قـــواعد المسئولية التقصيرية التى تقوم على وجوب اثبات الخطأ .

اما عن النقل مجاملة ، فاننا نرى أنه من الضرورى أن نتوقف عند مرحلتين رئيسيتين تميزان اتجاه القضاء الفرنسي ، وبصفة خاصة قضاء محكمة النقض هنـــاك :

فعلى نقيض المسئولية التقصيرية القائمة على أساس اثبات الخطأ التى قالت بها فى حكم شهير بتاريخ ١٤ مارس ١٩٢٧ ، نراها تعدل عن ذلك الى تطبيق المسئولية عن الاشياء بحكم فى ٢٠ ديسمبر ١٩٦٨ .

واذا كان الحكم الاول قد حسم الامور برفض المسئولية العقدية ، فان خلافا فى الفقه قد نشأ انطلاقا منه . فعلى حين ذهب البعض الى تأييده فيما جاء به متعلقا بضرورة اثبات خطأ الناقل مجاملة حتى تتحقق مسئوليته ، نجد البعض الآخر يصر على ضرورة التخلى عن ذلك ووجوب تطبيق قواعد المسئولية عن الاشياء .

ولا شك أن انقساما مثل هذا يتسم بخطورة بالغة ، نظرا لما يرتبه من نتائج متباينة ، تتراوح بين تحقيق مصلحة الناقل متمثلة فى عدم مسئوليته الا اذا ثبت فى جانبه خطأ ، وتحقيق مصلحة الراكب المضرور باعفائه من عبء الاثبات بتطبيق قواعد المسئولية عن الاشياء .

ولما كان خضوع الناقل بالمجان لهذا النظام أو ذاك من نظم المسئولية التقصيرية انما يتوقف — كما سنرى — على ما اذا كانت له فى عملية النقل مصلحة ام لا ، فان اثبات أن النقل قد تم متضمنا هذه المصلحة انما يعتبر مسألة جوهرية . ونتساءل من ثم عمن يقع على عاتقه عبء اثبات ذلك ؟ وفضلا عن ذلك ، ولما كانت صفة المجاملة فى النقل دعامة لوجوب اثبات الراكب لخطأ الناقل — كما سنوضح — فاننا نتساءل ايضا عن اثرها بالنسبة لأقارب المضرور المتوفى . ولما كنا نعالج فى هذا الباب فكرة الخطأ التقصيرى باعتبارها الأساس لمسئولية الناقل بالمجان، فاننا نؤجل بحث اخضاعه لقواعد المسئولية عن الاشياء الى القسم الثانى .

وعلى ذلك فان دراستنا فى هذا الباب ستكون على النحو التالى :

الفصل الأول : ضرورة اثبات خطأ الناقل بالمجان .

الفصل الثانى : عبء اثبات مجانية النقل .

الفصل الثالث : الاحتجاج بمجانية النقل على ورثة المضرور .

الفصل الرابع : مدى ملاءمة النتائج المترتبة على الخطأ التقصيرى .

الفصل الأول

ضرورة اثبات خطأ الناقل بالمجان

١٠٣ — تمهيد وتقسيم :

— قدمنا أن خلافا أثير — فى فرنسا على الأخص — حول المسئولية التقصيرية للناقل بالمجان .

فقد اتجهت بعض المحاكم الى التسوية بين وجهى النقل المجانى وقالت بتطبيق قواعد المسئولية التقصيرية التى تتطلب اثبات الخطأ فى جانب الناقل ، وطبقت ذلك فى النقل الذى يتم لمصلحته .

وبالنسبة للنقل مجاملة ، فقد حسمت الأمر محكمة النقض هنالك ، وقررت خضوع الناقل الذى يقوم به لقواعد المسئولية التقصيرية المبنية على أساس اثبات الخطأ ايضا ، وحتى فى هذا النطاق ، فقد ثار خلاف آخر بين مؤيدى ما قالت به النقض الفرنسية ، واتخذ بعدا اكثر عمقا يتصل بدرجة جسامة الخطأ الواجب اثباته . هل يكفى اى خطأ للقول بمسئولية الناقل ولو كان يسيرا ؟ وبعبارة اخرى فانهم قد انقسموا بين قائل بضرورة اثبات خطأ جسيم فى جانب الناقل مجاملة وقائل بكفاية الخطأ اليسير .

وعلى الرغم من ذلك ، فان محكمة النقض الفرنسية لم تجد بدا ، ازاء فشل المضرور غالبا فى اثبات الخطأ ومن ثم عدم تمكنه من الحصول على تعويض ، من أن تتدخل لتقديم مساعدتها له . وكان لها ما أرادت عن طريق تسهيل عبء الاثبات الذى يثقل كاهله بأن اجازت الاثبات غير المباشر لخطأ الناقل مجاملة ، لتتجه بعد ذلك صوب قولها باستخلاص هذا الخطأ من ظروف الحادث وخاصة ما أطلقت عليه « فقد السائق سيطرته على السيارة » .

ولـــم يقف الأمر بها عند هذا الحد ، بل انها جعلت من استخلاص الخطأ على النحو السابق أمرا حتميا يتعين على قاضى الموضوع ان يقوم به والا تعرض حكمه للنقض . وهو ما سوف نطلق عليه الخطأ الواقعى .

وعلى مقتضى ما تقدم ، فاننا سوف نقسم دراستنا فى هذا الفصل الى ثلاثة مباحث :

المبحث الأول : اثبات خطأ الناقل بالمجان شرط لتحقق مسئوليته .

المبحث الثانى : الخطأ الجسيم واليسير فى النقـــل مجاملة .

المبحث الثالث : وسائل اثبات خطأ الناقل مجاملة .

المبحث الأول

اثبات خطأ الناقل بالمجان شرط لتحقق مسئوليته

١٠٤ ــ خضوع الناقل فى النقل القائم على مصلحة له لقواعد المسئولية الخطئية :

لقد اتجهت محكمة استئناف ليون فى حكم فريد الى تطلب اثبات خطأ الناقل المجانى حتى تتحقق مسئوليته دون تفرقة بين نقل تتعلق به مصلحة للناقل ونقل مجاملة .

وقالت ان مالك السيارة الذى أخذ معه راكبا يكون مسئولا عما يصيبه من اضرار يمكن أن تنتج عن خطئه أو عدم احتياطه دون تفرقة بين نزهه ودية ورحلة من أجل صفقة (١) .

١٠٥ ــ حكم النقض الفرنسية فى ٢٧ مارس ١٩٢٨ وضرورة اثبات خطأ الناقل مجاملة :

بموجب هذا الحكم ، قضت المحكمة العليا الفرنسية بعدم جواز تمسك الراكب مجاملة ، المضرور فى حادث وقع اثناء نقله كذلك ، بقواعد مسئولية حارس الاشياء ، وأوجبت عليه ضرورة اثبات خطأ ناقله . وجاء فى حيثيات الحكم متعلقا بذلك : « حيث ان القرينة المنصوص عليها فى المادة ١/٣٨٤ قصد حارس الشىء المتحرك غير الحى بسبب ما يمثله من خطورة للغير ، وقد وضعت لكى تحمى عند الاقتضاء ، من أصابهم ضرر عن شىء لم يشتركوا فى استعماله ، فان هذه القرينة لا يحتج بها ضد حارس الشىء من جانب من أخذوا مكانهم بها ... على سبيل المجاملة البحته ... وانه لا يمكنهم الحصول على تعويض الا اذا اثبتوا على عاتقه أو عاتق تابعه خطأ ينتسب اليهما وفق أحكام المادتين ١٣٨٢ ، ١٣٨٣ مدنى » (٢) .

---

(١) Cour d'Appel de Lyon : 28.1.1913. L'assurance mutuelle. Rev. mensuelle de droit, 1914, p. 118.

(٢) مشار اليه من قبل CASS. Civ. 27—3—1928

ولا يخفى على أحـــد ما يتضمنه هـــذا الحكم من مبادىء نوجزها فيمـــا يلى :

١ ـــ انه لا يجوز للراكب مجاملة الذى اصيب فى حادث التمســـك ضد ناقله باعتباره حارسا بالقرينة المنصوص عليها فى المادة ١٣٨٤ / ١ مدنى فرنسى. مقابلة للمادة ١٧٨ مدنى مصرى .

٢ ـــ يتعين على الراكب المضرور ، حتى يتمكن من الحصول على تعويض عما الم به من ضرر ، ان يثبت خطأ الناقل اذا كان يقود السيارة بنفســه ، أو خطأ تابعه اذا كان يتولى قيادتها سائق يعمل لديه .

ويلاحظ انه اذا كانت النقض الفرنسية قد حسمت الأمر بهذا الحكم ، فان هذا الحســم لم يكن مقصورا على الخلاف حول تطبيق المسئوليـــة العقدية أو غيرها ، وانما كان له وجه آخر فى نطاق المسئولية اللاعقدية.

ذلك ان استبعاد المسئولية العقدية لم يكن فقط غاية ما كـــانت تهدف اليه النقض الفرنسية ، بل ان هدفها كان ماثلا ـــ وهـــذا هـــو الوجه الآخر للخلاف الذى تم حسمه ـــ فى القضاء على ما كان ســـائد آنذاك من انقسام فى نطاق أحكام الموضوع فى فرنسا بين جانب يطبـــق المسئولية الخطئية ، وتطبيق مسئولية حارس الاشياء حيث الجـــانب الآخر منها . وقد كان لها ما أرادت مدعما بأسباب سوف نذكرها فى القسم الثـــانى .

١٠٦ ـــ وقد كان تطبيق المسئولية التقصيرية القائمة على اثبات الخطأ بمثابة المبدأ الذى استقر عليه القضاء البلجيكى فى بعض احكامه. وقضى بأن العلاقة بين الناقل والراكب مجاملة تحكمها المادتين ١٣٨٢ ، ١٣٨٣ من القانون المدنى البلجيكى (٣) .

وقضى ايضا بأنه عندما يصاب شخص اثناء نقله فى سيارة ، فان هناك مجالا ، طالما لم يثبت ان الحادث يرجع الى فعل المضرور أو قـــوة قاهرة او حادث مفاجىء ، لاعتبار ان الضرر قد نتــج عن الفعـــل غير المشروع لقائد السيارة ، وأن واقعة قيام قائد السيارة بنقـــل المضرور

Trib. Civ. DE HUY :21—12—1940 : Rev. gen. ASS. Respons. 1941, No. 3514

على سبيل المجاملة ليس من شانها ان تعدل من مسئوليته على اساس المادة ١٣٨٢ (٤) .

١٠٧ — أما عن الوضع فى مصر ، فقد ذهب القضاء المختلط قبل العمل بالقانون المدنى عام ١٩٤٩ ، والذى تضمن نص المادة ١٧٨ الخاص بمسئولية حارس الاشياء ، الى القول بضرورة اثبات خطأ الناقل بالمجان (٥) . وجاء فى المذكرة الايضاحية لهذا القانون ما يشير الى ذلك ايضا برفض تطبيق مسئولية حارس الاشياء فى النقل المجانى . وعلى ذلك فان الناقل بالمجان لا تتحقق مسئوليته فى مصر الا باثبات خطئه وفق المادة ١٦٣ مدنى .

١٠٨ — التزام الراكب مجاملة باثبات خطأ محقق على عاتق الناقل :

ومما مر نستخلص بوضوح أنه منذ حكم النقض الفرنسية سنة١٩٢٨، والقضاء على رأيه فى اشتراط اثبات خطأ على عاتق الناقل مجاملة حتى تتحقق مسئوليته وفق احكام المادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى مقابلة للمادة ١٦٣ مدنى مصرى . وعلى نفس الوتيره جرت أحكام القضاء المصرى والبلجيكى كما ذكرنا .

وظل الأمر فى فرنسا على ما هو عليه منذ ذلك الحين خلال الثلاثينات (٦) . مع خلاف سوف نعرض له فيما بعد حول درجة مجاملة الخطأ ، فى نطاق كل من القضاء المصرى والفرنسى والبلجيكى بخصوص مسئولية الناقل مجاملة .

---

(٥) انظر : استئناف مختلط ، ٢ ابريل ١٩٣١ ، مجلة المحاماة ، سنة ١٢ ، ص ٦٧٠ . واشترط القضاء جسامة هذا الخطا .

ومن انصار المسئولية الخطئية للناقل مجاملة فى الفقه المصرى :

السنهورى ، الوسيط ، المصادر ، ١٩٥٢ ، ص ٨١٦ ، رقم ٥٤٦ .

محمد حامد رضوان ، بحث فى مسئولية أمين النقل ، مجلة المحاماة ، سنة ٣٢ ، العدد الثامن ، ص ١٢١٥ .

حسن عكوش ، المسئولية المدنية فى القانون المدنى الجديد ، ١٩٥٧ ، ص ٦٢ رقم ٣٢ .

اسماعيل غانم ، المرجع السابق ، المصادر ، ص ٤٦٠ ، رقم ٢٦٣ .

(٦) انظر احكام النقض الفرنسية : CAS. Civ. 14—5—1930 : Gaz. Pal. 1930—2—198—25—5—1930 : Gaz. Pal. 1930—2—274

الا ان الأمر بدأ يتخذ نحوا آخر فى فرنسا مع بداية الاربعينات وكان ذلك بمثابة الحلقة الاولى فى سلسلة ما جرى عليه قضاء النقض الفرنسية من تطور يتصل بتسهيل مهمة الراكب مجاملة المضرور فى الحادث فى اثبات الخطأ على عاتق ناقله كما سيجىء .

وهناك ملاحظة نريد الالماح اليها هنا ، ماثلة فى انه على الرغم من أن هذا النحو الآخر قد بدا ظاهرا فيما جاء به حكم دائرة العرائض بتاريخ ٥ مايو ١٩٤٢ (٧) ، الا أن غالبية أحكام النقض الفرنسية قد ظلت على موقفها بعد التاريخ السابق فيما يتصل بضرورة اثبات خطأ محقق على عاتق الناقل مجاملة .

ولعل خير ما يعبر عن ذلك ، ما قضت به الدائرة المدنية الثانية لمحكمة النقض الفرنسية (٨) من « ان مسئولية الناقل عن حادث وقع خلال نقل مجانى ، لا تتحقق الا اذا قام المضرور باثبات خطأ محقق ، المركبة فى قيادته سيارته ، وان قضاء الموضوع لا يمكنه ، مستندا الى اعتبارات افتراضية ، القول بثبوت خطأ الناقل » ، وأضافت فى نهاية حكمها « حيث انه لم يثبت فى جانب الناقل ، خطأ محققا احدث الضرر ، فان الحكم المطعون فيه لم يتح الفرصة لمحكمة النقض كى تمارس رقابتها ومن ثم يعوزه الاساس القانونى » .

والواقع ان محكمة النقض الفرنسية برفضها استنتاج الخطأ من ظروف الحادث لم تكن تقرر جديدا ، بل ان ذلك كان ترديد لقضائها الثابت من قبل (٩) ، والذى يتمثل فى حظرها على القاضى الاكتفاء بأسباب افتراضية

(٧) CASS. Req. 5—5—1942 : S. 1942—1—125

حيث استخلصت الدائرة خطأ الناقل مجاملة من الظروف المشجعة المحيطة .

(٨) انظر : CAS. Civ. 9—1—1957 : D. 1957, P. 146 : "AU cas d'accident survenu au cours d'un transport gratuit, la responsabilité duconducteur n'est engagée qu'à la condition que la victime rapporte à son encontre la preuve d'un fait précis de nature à caractériser la faute qu'il a commis dans la conduite de son véhicule ...."

وكان ذلك على اثر طعن بالنقض ضد حكم استئناف بواتيير فى ١٩٥٤/١١/٣٠ والذى قررت بمقتضاه مسئولية الناقل لانه ارتكب خطأ يتمثل فى عدم سيطرته على سرعة سيارته . وقررت المحكمة العليا الغاءه لاسباب ذكرناها فى المتن .

(٩) انظر على سبيل المثال- CASS. Civ. 29—12— 1947 : D.1948, P. 127 14—3—1950 : Bull. Civ. 1950—1—53, No. 72

يكتنفها الشك motifs dubitatifs ou hypothétiques وكذلك الغت محكمة النقض الفرنسية ، (١٠) احكام لقضاء الموضوع ، حيث تم قبول دعوى الراكب ، اقتناعا بمجرد افتراض لسبب الحادث دون ان يقوم الاخير باثبات خطأ محقق على عاتق الناقل .

بيد ان ذلك لا يقف حائلا امام القول بأن هناك احكاما لقضاء الموضوع استقرت على ضرورة قيام الراكب مجاملة المصاب فى الحادث باثبات خطأ محقق على عاتق الناقل ، ذلك فى مرحلة سابقة على موقف النقض المنوه عنه فى حكمها الصادر فى سنة ١٩٥٧ والسابق الاشارة اليه .

وبناء على ذلك قضى (١١) بأن الناقل مجاملة لا يكون مسئولا عن الحادث الذى يقع للراكب مجاملة اثناء القيام بنزهة ودية ، الا اذا اثبت الاخير على عاتقه خطأ محققا .

وعلى نفس الوتيرة ، وانتقادا للقول بأن مجرد الاثبات المادى constatation matérielle يكفى لاثبات الخطأ ، قضى (١٢) بأنه « لا يعتبر أن خطأ الناقل قد أثبت لمجرد ادعاء الراكب المجانى أن واقعة انحراف السيارة تدل على عدم يقظة السائق فى قيادته سيارته التى له السيطرة عليها ، وان ادعاء مثل هذا ينبنى على معطية مادية donnée matérielle ، لايتفق ne peut satisfaire والالتزام الذى يقع على عاتق الراكب باثبات خطأ محقق faute précise مستمد tirée من الاخلاق violation بقاعدة الحرص règle de prudence .

ويتضح من نقصى عبارات الحكم ، أن المحكمة تتطلب ضرورة اثبات خطأ محقق على عاتق الناقل مجاملة ، باعتبار أن ذلك شرطا جوهريا لتحقق

---

(١٠) انظر على سبيل المثال :

CASS. Civ. 19—12—1945 : D.1945, P. 181—
10—4—1948 : Gaz. Pal. 1948, somm. P.5

(١١) Trib. Civ. DE BOULOYNE : 14—12—1925 : Rép. comm. 196, P. 126, No. 5773

(١٢) Cour d'app. CHAMBERY : 21—1— 1955 ::D.1956 P. 47

وفى نفس المعنى وضروره الخطأ محقق :

Cour d'app. DE AMIENS 3—3—1953, somm. P. 63

مسئوليته عن الحادث ، الذى اصيب فيه الراكب مجاملة والذى يـريد الحصول على تعويض .

١٠٩ — بيد أنه ، ومع ما تثيره الاحكام السابقة من ان المبدأ كذلك، فاننا نجد احكاما على صعيد قضاء الموضوع فى فرنسا ، وقد اتجهت الى استخلاص خطأ الناقل من الظروف المادية للحادث . ومن هذه الاحكام (١٣) ما اضاف قيدا على القضاء المتعلق بضرورة اثبات الخطأ المحقق حيث قضى بأنه لا يشترط ان يقوم الراكب مجاملة المضرور فى الحادث بشرح لكيفية وقوع الحادث mécanisme ، واسبابه ...

ليس هذا فقط ، بل ان المحكمة قد اضافت فى موضوع آخر من الحكم نفسه أنه عند ما يثبت خطأ الناقل من مجرد ثبوت انحراف السيارة فانه يتعين عليه (الناقل) ، اذا ما ادعى أن وقوع الحادث يرجع الى حادث مفاجىء ، أن يثبت ذلك ، مما يوحى بقصد المحكمة فى عدم ضرورة اثبات خطأ محقق لترتيب مسئولية الناقل مجاملة ، الامر الذى يتعارض مع حكم النقض الفرنسية فى ٩ يناير ١٩٥٧ (١٤) السابق الاشارة اليه .

الا أن موقفا لمحكمة النقض الفرنسية ، تضمنه حكم لاحق للتاريخ المذكور ، قد أثار الشكوك فى قضائها المتعلق بضرورة اثبات خطأ محقق على عاتق الناقل مجاملة ، وكان ذلك بمناسبة حكم استئناف قضى برفض دعوى المضرور المنقول مجاملة بدعوى ان السائق لم يكن يسير بسرعة فائقة وان السبب الاصلى للحادث يرجع الى ضباب كثيف ، مفاجىء وغير متوقع ، حجب الرؤية . بيد ان محكمة النقض قضت بالغائه بحكم ١٤ ديسمبر ١٩٥٦ (١٥) وجاء فى حيثياته حيث ان السائق الحريص يلتزم بأن

---

(١٣) Trib. Civ. PONTOIS : 11—7—1953 : Gaz. Pal. 1955—2—291

(١٤) انظر الحكم المشار اليه فيما سبق .

(١٥) انظر : CASS. Civ. 14—12—1956 : J.C.P. 1957—2—9737

وفى نفس المعنى

CAS. Civ19—7—1956 : Bull. Civ. 1956—2—148, No. 228

وقضى فيه باعتبار فقد السيطرة على السيارة سببا للحادث ومن ثم يكون خطأ .

وانظر كذلك :

CASS. Civ. 18—10—1956 : D. 1956, P. 389—3—11—1956 D. 1956,P. 78

يظل مسيطرا على سرعته وقت الضباب ، فان الحكم المطعون فيه لم يعط أساسا قانونيا لما قضى به . وقررت مسئولية السائق على اساس انه لم يكن مسيطرا على سرعته وقت الحادث . ويتساءل الاستاذان هنرى وليون مازو (١٦) عما اذا كان ذلك يعتبر قولا بثبوت الخطأ لمجرد وقوع الحادث وهو الأمر الذى رفضته النقض فى حكم ٩ يناير ١٩٥٧ ؟

وكان التساؤل يصدد تعليق لهما على حكم النقض السابق فى ديسمبر سنة ١٩٥٦ .

ونعتقد انه لا محل لتأييد رد بالايجاب على هذا التساؤل ، يكون مضمونه مؤكدا على أن ذلك هو موقف النقض ، حيث يتعارض ذلك مع احكامها اللاحقة فى هذا الصدد .

ونسوق من احكامها الهامة ما هو قاطع بتأكيد قولنا هذا . ففى حكم ٢٠ مايو ١٩٥٨ (١٧) قضى من جانبها بالغاء حكم استئناف بوردو الصادر فى ٩ فبراير ١٩٥٦ والتى قررت بمقتضاه مسئولية الناقل مجاملة على أساس المادة ١٣٨٢ وجاء فى حيثيات حكم الاستئناف :

(أ) أن انزلاق dèparage السيارة قد حدث ، والطقس صحو غير ممطر ، وعلى طريق ليس به منحيات ، مسطح ليس به مطبات ، وبحالة ممتازة .

(ب) أنه لم يكشف النقاب عن سبب ميكانيكى ، ومن ثم فان انزلاقا déparage يرجع الى زيادة فى السرعة قد أدى الى انحراف عجلة القيادة coup de volent ، او الى ضربة فرامل شديدة

وانظر عكس ذلك :

CASS. Civ. 18—10—1956 : Bull. Civ. 1956—2—340, No. 259

قضى فيه بعدم مسئولية الناقل مجاملة على الرغم من فقد سيطرته على السيارة ورفضت الطعن ضد حكم استئناف مونبلييه الصادر فى ١٩ ديسمبر ١٩٥١ ، والذى قررت فيه الاخيرة عدم مسئولية الناقل وبررت المحكمة العليا ذلك بعدم ثبوت خطأ الناقل .

(١٦) انظر هذا الرأى :

MAZEAUD (H. L.) : Rev. tr. Civ. 1957, P. 340, No. 21

(١٧) CASS. Civ. 20—5—1958 : Bull. Civ. 1958—2230, No. 343

coup de frein brutal ، الأمر الذى أدى الى فقدان السائق سيطرته على السيارة . ولكن محكمة النقض قررت الغاؤه ، لأنه ليس اثبات لخطأ محقق ، بل انه يقوم على الافتراض .

أما وقد كانت هذه لمحة سريعة وعجلى عن موقف النقض الفرنسية فيما يتصل بالخطأ الذى يتعين على الراكب مجاملة المصاب فى الحادث اثباته ، فانه يتراءى بوضوح مما تقدم ، عدم استقرار قضاؤها بصدد اثبات ذلك الخطأ فى الخمسينات على وجه الخصوص .

١١ — واذا كانت المحكمة المذكورة قد استوجبت ، وهنا يمثل اغلب قضاؤها فى تلك الحقبة ، اثبات خطأ محقق على عاتق الناقل مجاملة حتى يمكن مساءلته ، فانه ليس بعسير علينا ، مع ما يستخلص من استقراء الجانب الآخر لاحكامها والذى يمثل اقلية حيث استخلصت الخطأ من ظروف الحادث وهو أمر لسنا بسهيل التعرض له الآن تفصيلا ، ان نقيم البرهان على ما يتسم به موقفها فيما يتعلق باثبات الخطأ ،من عدم استقرار حتى حكمها الشهير فى ٥ ابريل ١٩٦٢ التى قررت بمقتضاه اعتبار الحادث، طالما لم يثبت سببه الواضح ، راجعا الى فقد سيطرة السائق على السيارة والذى اعتبرته بدورها خطأ فى ذاته ، كافيا للقول بمسئولية الناقل مجاملة. ونسوق فى التدليل على ذلك ، بعد ما استخدمته من عبارات ، فى نطاق استلزامها اثبات الخطأ بصورة محققة على عاتق الناقل مجاملة ، الامر الذى نخلص معه الى عدم وضوح موقفها فى هذا المضمار .

فعلى حين كانت تستخدم فى غالبية احكامها (١٨) عبارة الخطأ الثابت المحقق . fait précis de nature à caractériser la faute
نجدها فى حكم آخر (١٩) تستخدم ، فى مجال حديثها عن اثبات خطأ الناقل مجاملة ، عبارة الثابت مباشرة directement constatée

---

(١٨) انظر هذا الحكم فى ٢٠ مايو ١٩٥٨ ، سابق الاشارة اليه .

(١٩) انظر على سبيل المثال :

CASS. Civ. 5—6—1959 : Bull. Civ. 1959—2—278, No. 426 : "Attendu qu'en se fondant uniquement sur une telle déduction, purement hypothéique, pour retenir une faue qui n'est pas directement constatée, les juges de second degré n'ont pas donné une bae slégale à leur décision".

بينما نراها اتجهت فى حكم آخر (٢٠) ، يشوب فيه قصدها غموض يشيع اليه عمومية ما استخدمته من عبارات فى الحكم دلالة عليه ، نحو تطلبها فقط « اثبات خطأ » على عاتق الناقل مجاملة حتى تتحقق مسئوليته .

بل نجدها فضلا عما تقدم تستخدم عبارات يندر استخدامها من جانب القضاء بصفة عامة ومن جانبها خاصة مثل تعبير fait positif (٢١) ، وذلك للدلالة على قصدها فى اشتراط خطأ ثابت ومحقق على عاتق الناقل حتى يلتزم بتعويض ما اصاب الراكب من ضرر .

وعلى مقتضى ما تقدم ، وعلى ما يبين من موقف القضاء محل دراستنا المقارنة ، فانه ليمكن القول على وجه الاجمال بأن القضاء فى كل من مصر وفرنسا وبلجيكا قد استوجب اثبات خطأ على عاتق الناقل مجاملة حتى تتحقق مسئوليته . لذا نجد من الضرورى — لزاما علينا — تبيان امثلة لهذا الخطأ الامر الذى لايكون الا من واقع ذلك القضاء بطبيعة الحال .

١١١ — ومن امثلة هذا الخطأ على عاتق الناقل مجاملة : ما قضى به فى فرنسا من اعتبار الناقل مرتكبا لخطأ يرتب مسئوليته فى حالة قيادته السيارة ليلا مع عطل المصابيح (٢٢) او حالة عدم وجود رخصة قيادة (٢٣) ، او سوء اخذ الملف طالما لاتوجد به عقبة كبيرة (٢٤) ، وذلك فقد قضى (٢٥) فى فرنسا باعتبار الناقل مجاملة مرتكبا

---

(٢٠) أنظر على سبيل المثال Cass. Civ. 12—1—1956 : Bull. Civ. 1956—2—24, No. 41.

وجاء فى الحكم « ان من يقوم بنقل شخص فى سيارته على سبيل المجاملة لايكون مسئولا عن الضرر الذى يصيب هذا المسافر الا اذا ثبت على عاتق الناقل خطأ » وقررت النقض الغاء حكم استئناف باريس الصادر فى ٢٨ ديسمبر ١٩٤٩ الذى قضى بغير ذلك وقررت احالة القضية الى محكمة ROUEN

(٢١) أنظر على سبيل المثال : CASS. Civ. 9—4—1957 : Bull. Civ. 1957—2—208, No. 314

قررت فيه النقض الغاء حكم استئناف بدعوى عدم ثبوت خطأ محقق على عاتق الناقل مجاملة وان ما استند اليه قضاء الموضوع لايعدو كونه مجرد افتراض .

(٢٢) Cour d'app. DE DIJON : 15—11—1923 : D. H. 1924, P. 153

(٢٣) Cour d'app. DE ALGERIEN : 23—6—1926 : D.H.1926, P. 454

CASS. Civ. 9—2—1931 : Gaz. Pal. 1931—2—571

Trib. grand inst. MELUNS. 21—3—1961, D. 1962, J.P.16

لخطأ يرتب المسئولية فى حالة قيامه بالسفر بسيارته ليلا بالرغم من معارضة المسافر الذى لجأ الى فتح الابواب ليجبره على التوقف ثم القى بنفسه على الطريق مما الحق به اصابات شديدة ، وقررت مسئولية السائق عن الحادث لأن خطأه هو سبب الحادث .

ومن الامثلة على ذلك فى نطاق القضاء المصرى فضى (٢٦) باعتبار الناقل مجاملة مرتكبا لخطأ فى حالة قيادة السيارة « باهمال دون اتخاذ الاحتياطات » .

كذلك يعد مرتكب لخطأ ، الناقل مجاملة الذى يقود السيارة فى حالة سكر

وقد قرر القضاء البلجيكى ، فى نفس المضمار ، مسئولية الناقل مجاملة على اساس المادة ١٣٨٢ لارتكابه خطأ فى حالة قيادته السيارة وبها عيب (٢٨) .

ومن الامثلة البارزة لخطأ الناقل مجاملة،ماقرره القضاء البلجيكى(٢٩) أيضا من ترتيب مسئولية الناقل مجاملة عن خطئه المائل فى امساك الناقل للفرامل بشدة وبصورة مفاجئة .

١١٢ — ولكن يثور التساؤل عما اذا كانت السرعة الفائقة تعتبر بمثابة خطأ مرتبا لمسئولية الناقل مجاملة أم لا ؟

اذا كنا نستطيع القول بداية وبصفة عامة انه لاشك من جانبنا فى ذلك ، الا أن تساؤلا آخر يطرق الذهن تقوم الاجابة عنه تفسيرا موضحا ومحددا لهذا العموم ، ويتصل بماهية تلك السرعة الفائقة المكونة لخطأ النقل ومعيار ذلك ؟ .

فمن الامثلة البارزة على اعتبار السرعة الفائقة خطأ بصفة عامة، ماقضى به فى فرنسا (٣٠) بأنه يعتبر مرتكبا لخطأ ذلك السائق الذى يعدو

---

(٢٦) محكمة القاهرة فى ٢٩ نوفمبر ١٩٥١ ، مشار اليه فيما سبق .

(٢٧) Cour d'app, MIX : 15—6—1932 : B.L.J.1931—1932, P. 375.

(٢٨) Trib. Civ. BRUXELLES : 8—1—1941 : Rev. gén. ASS. Respons. 1941, No. 3541

(٢٩) Trib. Civ. RUXELLES : 12—1—1932 : Rev. gén Ass. Respons. 1936, No. 2014.

(٣٠) Trib. Civ. DELA SEINE : 9—5—1955. D. 1955, P. 567.

بسرعة كبيرة مع علمه المسبق بالحالة السيئة لاطارات السيارة والـذى ادى انفجارها الى وقوع الحادث .

وهو نفس ماقضى به من جانب النقض الفرنسية (٣١) عندما اعتبرت زيادة السرعة خطأ يرتب مسئولية الناقل وجاء فى قضائها هذا « أن قضاء الموضوع قد قضى — بحق — بمسئولية الناقل عن الضرر الـذى اصاب المسافر الذى قام بنقله على سبيل المجـاملة ، مادام الثـابت أن الحادث يرجع الى زيادة فى سرعة السيارة من جانب السائق » .

وقد أكدت النقض الفرنسية (٣٢) اعتبار زيادة السرعة بصفة عامة مكونا لما استوجبته من واجب اثبات خطأ محقق على عاتق الناقل مجاملة حتى تتحقق مسئوليته فقالت : « ان قضاء الموضوع الذى قضى énoncent بأن زيادة السرعة هى من الاسباب المؤدية permanant للحادث الذى وقعت أثنائه السيارة ، بعد انحرافها ، فى حفرة fossé يكون قد برر قضائه بالزام condamner السائق بتعويض الضرر الذى اصاب المسافر مجاملة » .

وقد قضى فى بلجيكا (٣٣) باعتبار زيادة السرعة خطأ من شأنه أن يحقق مسئولية الناقل وفق المـادتين ١٣٨٢ ، ١٣٨٣ مدنى وفى حيثيات حكم محكمة بروكسل المدنية لاول درجة مايدل على ذلك بيقين . فبعد أن قررت المحكمة أن العلاقات بين الناقل والراكب مجاملة تحكمها المادتين المذكورتين ومن ثم قضت بمسئولية الاول على أساسها ، قالت فى نهاية حكمهـــا تبريرا لذلك « حيث أن السيد Sieur PL. (النـــاقـــل ؛ كان يسير بسرعة تتراوح بين ٧٥ الى ٨٠ كم فى الساعة ، وأن سرعة

---

(٣١) Cass. Civ. 8—12—1955 : Bull. Civ 1955—1—346, No.571

وفى نفس المعنى Cass. Civ. 3—11—1955 : Bull. Civ. 1955—2—300, No. 487

وقـارن : Cass. Civ. 2—6—1955 : Bull Civ. 1955—2—183 No. 297

حيث قالت ان قضاء الموضوع قد قضى — بحق — برفض دعوى المضرور ضـد الناقل ما دام قد ثبت ادبه « أن سرعة السيارة لم تكن واضحة ولا يمكن أن يكون الحـادث راجعا الى زيادة السرعة ، ومن ثم فلم تتوافر العناصر المحددة الخطأ محقق على عاتق الناقل ادى لوقوع الحـادث » .

وأيدت فيه النقض حكم استئناف ليون الصادر فى ١٩٥٠/٣/١٤ .

(٣٢) CASS. Civ. 11—12—1956 : Bull. Civ. 1965—2—195, No. 147

(٣٣) مشار اليه فيما سبق : Trib. Civ. BRUXELLES : 11—4—1949

مثل هذه تنطوى على خطورة عالية ، لأنه يقود سيارة خفيفة مما قد يعرضها للدوران حول نفسها Pivoter

١١٣ — وعندى ، فانه ولئن ورد فيما سبق وعرضناه من قضاء اعتبار السرعة الفائقة خطأ يؤدى الى تحقق مسؤلية الناقل مجاملة ، الا انه ليس هناك بد من وضع معيار ، نخصص به ذلك العموم توخيا للدقة التى تحتمها الدراسة القانونية فى هذا الصدد ، وذلك حتى نتمكن من تحديد ما اذا كانت السرعة التى يسير بها السائق تكون خطأ فى جانبه أم لا . ولا مناص ، كما نرى ، من اللجوء الى ظروف الحادث توصلا الى ما نريده .

وفى هذا المقام ذكرت محكمة القاهرة الابتدائية (٣٤) ما نعتقد فيه — بحق — انه الصواب ، حيث قالت بأن سرعة السيارة قد تستنتج من ظروف الحال وبعض التجارب الفنية التى تكون تقريبية ومرشده للحقيقة ، وتقصد بالاخيرة تلك التجارب التى تجريها المحكمة بواسطة مهندس حيث انها تجارب تقريبية تساعد المحكمة على الوصول لحقيقة السرعة أثناء ارتكاب الحادث ..

وفى نفس الاتجاه بصدد تحديد معيار لامكان إعتبار سرعة السيارة خطأ ، قالت الدائرة الجنائية بمحكمة النقض الفرنسية (٣٥) أن هنالك ظروفا معينة نفرض على السائق أن يخفض سرعته ، ولكنه يستمر ، بالرغم من هذه الظروف ، فى السير بسرعة فائقة .

وعلى نفس الوتيرة جرى قضاء الدائرة الجنائية بمحكمة النقض المصرية (٣٦) فى قولها بأن سائق السيارة يتعين عليه وفق ما جرى عليه العرف وما نصة عليه لائحة السيارات ألا يقود السيارة بسرعة أو عليه العرف وما نصت عليه لائحة السيارات الا يقود السيارة بسرعة أو بكيفية ينجم عنها وبحسب ظروف الاحوال « خطر على حياة الجمهور

---

(٣٤) محكمة القاهرة الابتدائية فى ١٩٥٢/٢/١٣ — المحاماة — السنة ٣٢ ، العدد السابع ص ٩٣٦ رقم ٦٤٥ . واضافت ايضا أن سرعة السيارة يمكن أن تستنتج من عنف الصدمة وجسامة الاصابة الراضة .

(٣٥) CASS. Crim. 10—3—1953 : D. 1959, P. 647

(٣٦) نقض جنائى مصرى فى ١٩٤٨/١٢/٦ المحاماة — العدد السابع والثامن لسنة ٢٩ ص ٧١٧ رقم ٣٦٦ .

وترتيبا على ما تقدم فانه يمكننا القول ، بأن اعتبار زيادة السرعة خطأ انما هو أمر يتم تقديره حسب ظروف الاحوال (٣٧) .

١١٤ — وما يجدر التنويه عنه هنا ، على ما يبين من أحكام القضاء ، أن ثمة تقسيما لهذه الظروف يتعين القيام به على النحو التالى :

فمن هذه الظروف ما يتعلق بحالة الطريق ، ومنها ما يتعلق بحالة الطقس ، ومنها ما يرجع أخيرا الى السائق نفسه وحالة السيارة . ونتولى تفصيل ذلك .

١١٥ — اولا — الظروف التى تتعلق بحالة الطريق :

لقد افصحت محكمة استئناف اميان بعبارات واضحة الدلالة على تلك الظروف قائلة بأنه يعتبر مرتكب لخطأ ذلك السائق الذى يسير بسرعة كبيرة فى طريق به مطبات . (٣٨)

وقضى فى فرنسا أيضا بان سير السيارة بسرعة كبيرة على طريق منزلق بفعل الامطار (٣٩) أو طريق ضيق به منعطفات (٤٠) يعتبر خطأ فى جانب السائق . كذلك قضى باعتباره مخطئا اذا عبر بسيارته منعطفا بسرعة كبيرة . (٤١)

ولم يكن الامر مختلف على صعيد القضاء البلجيكى . فقد قضى بأنه وان كانت السرعة التى تسير بها السيارة) وهى بسرعة ٧٥ كم

---

(٣٧) SCHIMDT : chron. J.CL. Respons. Civ. 1973 Part. 3. P. 1 No. 31ets.
"la vitesse pour n'être pas grande en soi, peut être excessive, étant donné les circonstances".

(٣٨) AMIENS : 4—4—1933 : Gaz. Pal 1933—2—143

(٣٩) CASS. Civ. 13—1—1960 : Bull. Civ. 1960—2—22, No.35
25—10—1962 : Joc. P. 1962—4 P.154

(٤٠) CASS. Civ. 8—6—1961 : Bull. Civ. 1961—2—309, No. 432
11—12—1968 : Bull. Civ. 1968—2—218 No. 305

(٤١) Trib. Civ. FONTENAY— LE — COMTE : 23—1—1957 : D. 1957,, somm P. 11

فى الساعة) تعتبر سرعة كبيرة فانها لاتعتبر خطأ فى جانب السائق الذى يسير بسيارته على طريق عام فى حالة ممتازة والرؤية جيدة (٤٢).

١١٦ — ثانيا — الظروف التى تتعلق بحالة الطقس :

لعل من الأمثلة البارزة على ذلك ما قضت به محكمة النقض الفرنسية من أن السير بالسيارة فى حالة الضباب الذى يحجب الرؤية brouillad enlevant toute visibilité يعتبر خطأ . (٤٣)

ومن ذلك ، ما قضى به فى بلجيكا من أنه يعتبر مسئولا على أساس الخطأ ، ذلك الناقل الذى يسير بسرعة كبيرة مع علمه بحالة الطريق المنزلق بفعل الامطار وعلى الرغم من تعذر الرؤية . (٤٤)

١١٧ — ثالثا — الظروف التى ترجع الى السائق نفسه أو حالة السيارة :

ونسوق على سبيل المثال فى هذا المضمار حكما لمحكمة النقض الفرنسية قضت فيه بأن السير بسرعة كبيرة يعتبر خطأ فى جانب قائد السيارة الذى ليس لديه خبرة بالقيادة . (٤٥)

ومن الأمثلة الدالة على تلك الظروف المتعلقة بالسائق التى تمكننا من اعتبار السرعة التى يسير بها خطأ ، ما قضت به محكمة النقض الفرنسية من اعتبار السائق مرتكبا لخطأ اذا كان يسير بسرعة كبيرة ولم يحاول ايقاف السيارة بامساك الفرامل أو لم يخفض سرعته . (٤٦)

وفضلا عما تقدم فانه يبين لنا من أحكام القضاء ان ثمة ظروف اخرى تساعدنا فى التوصل الى ما نبغيه ماثل فى تسهيل الحكم باعتبار سرعة السيارة خطأ ، وهى ظروف متعلقة بحالة السيارة . ومن الأمثلة على ذلك فى نطاق القضاء المصرى ما قررته محكمة النقض المصرية فى

---

(٤٢) Trib. Corr. AUDENARDE : 27—4—1951 : Bull. ASS. 1951. P. 433.

(٤٣) CASS. Civ. 14—12—1956: Bull, Civ. 1956—2—452, No. 695

(٤٤) Trib. Civ. CHARLEROI : 2—6—1949 : Bull ASS. 1949, P. 2450 bs.

(٤٥) مشار اليه فى الصفحة السابقة . CASS. Civ. 8—6—1961

(٤٦) CASS Civ. 27—1—1960 : Bull. Civ. 1960—2—43, No. 68

مجال حديثها عن مسئولية المتبوع عن فعل التابع ، من انه اذا كان مستأجر السيارة التى (وقعت منها الاصابة) هو الذى اختار سائقها وكان له عليه وقت حصول الحادث سلطة الأمر والنهى فانه يكون مسئولا عن الحقوق المدنية التى تترتب على خطأ السائق بقيادته السيارة بسرعة وهى فى حالة لا تصلح للعمل . (٤٧)

وقد تضمن حكم النقض الفرنسية فى ١٩ مايو ١٩٥٦ ما يدل بوضوح على هذا المعنى . ان علم الناقل المجانى بالحالة السيئة لاطارات السيارة التى أدى انفجارها لوقوع الحادث واستخدامه السيارة وهو عالم بما ينطوى عليه استخدامها من مخاطر يحتم عليه اتخاذ احتياطات خاصة ،ومنها على وجه الخصوص السير بسرعة مخفضة ، ومن ثم فان الحادث الذى يقع فى أثناء سيره بسرعة (٨٠ كم فى الساعة) يجب أن يعتبر ناتجا عن خطئه . (٤٨)

١١٨ — وفضلا عما اردنا تأكيده فيما سبق ، فاننا نستطيع أن نكشف فوق ذلك ثمة معايير أخرى بعضها فنى وتساعد على الوصول لتحديد سرعة السيارة وما اذا كان يمكن اعتبارها خطأ أم لا ؟

فعلى اساس أن السرعة واقعة ، فان شهادة الشهود تعتبر وسيلة تساعد القاضى على ذلك . ولكن القضاء الفرنسى «لم يعلق اهمية كبرى على هذه الوسيلة وانما اعتمد على عوامل فنية أخرى » . (٤٩)

ومن ذلك طول أثر الفرامل ، حيث أيدت محكمة النقض الفرنسية حكم الاستئناف الذى قضى بعدم مسئولية الناقل مجاملة لعدم ثبوت خطأ فى جانبه لأن السرعة التى كان يسير بها لا تكون هذا الخطأ . واستندت (الاستئناف) فى ذلك الى عدم وجود أثر للفرامل . (٥٠)

وقضى بأن السرعة التى كانت تسير بها السيارة لا تعتبر خطأ على اساس طول اثر الفرامل الذى حددته المحكمة بخمسة عشر مترا «حيث أن

---

(٤٧) الدائرة الجنائية لمحكمة النقض المصرية فى ١٨ أكتوبر ١٩٤٩ مجموعة الخمس وعشرين عام ق رقم ٥٠ طعن رقم ٦٨٥ لسنة ١٩ ق .

(٤٨) CASS. Civ. 9—5—1956 : S. 1956, P. 110

(٤٩) SCHMIDT : chron J. Ci. Respons. Civ. 1973, part, 3, P, 1 nn, 31 ets

(٥٠) CASS, Civ, 19—5—1958 : Bull, Civ. 1958—2—221, no 327.

طول اثر الفرامل يبلغ خمسة عشرمترا ، فانه يدل على أن (السائق)لم يكن يسير بسرعة فائقة ... » (٥١) . وقضى ايضـــا فى نفس المعنى بأن طول اثر الفرامل (الذى يبلغ ١٤٫٨٠ مترا) ليس دليلا على السرعة الفائقة لسيارة نقل بهذه الحمولة الثقيلة (٥٠ طن) .

وبعد كل ما تقدم ذكره يتراءى بوضوح ان تحقق مسئولية الناقل مجاملة عن خطأ ناتج عن زيادة السرعة انما هو امر لا يمكن القول به الا بالنظر الى الظروف المحيطة بالحادث كما أوردناهـــا فى تصنيفنـــا السابق ، وكذلك على اساس شهادة الشهود وبعض العوامل الفنية مثل أثر الفرامل .

١١٩ — أما وقد كان الأمر كذلك ولا مراء فيه ، من الجديد القول فى النهاية بأن اعتبار السرعة خطأ محقق على عاتق السائق هو مسألـــة نسبية تختلف بحسب الظروف (٥٣) ويتضح لنا من ذلك من استعراض بعض أحكام النقض الفرنسية القاطعة فى الدلالة على ما نقوله .

فقد قضى (٥٤)من جانبها بما يلى : «حيث أن الحكم (الاستئناف) ، قد قضى بأن FARIMELLE (السائق) كان يسير بسرعة تزيد على مائة كم فى الساعة ، فان هذه السرعة تعتبر خطأ نظرا لحـــالة السيارة والطريق الذى به منحنى ومائل بنسبة ٤ ٪ .... وحيث أن هذه الوقائع constatations توضح أن (السائق) قد ارتكب خطأ وأن هذا الخطأ هو سبب الحادث ، فان محكمة الاستئناف تكون قد أعطت أساسـ قانونيا لحكمها » .

واذا كان لهذا الحكم من دلالة نستطيع أن نحددها — ولا يختلف فيها عما سبق ذكره من أحكام بصدد السرعة الفائقة — فانها تكمن فـــى تاكيد اعتبار زيادة السرعة خطأ فى جانب السائق ، وذلك منظور اليهـــا فى ظروف معينة تصلح معها اعتبارها كذلك . الا انه قد تتأتى ظروف

---

(٥١) Trib. Corr. BETHUNE : 10—2—1965 :Jrisp. auto :1960, P. 286

(٥٢) Trib. PAIX BOURBOURG : 2—12—1958 : Juris. auto : 1959,P. 120

(٥٣) فى هـذا المعنى RENARD : op Cit. P. 130 "la vitesse excessive est une notion relative"

(٥٤) CASS. Civ. 11—12—1968 : Bull. Civ. 1968—2—218, No. 305

لاتصلح معها على العكس اعتبارها كذلك ، الامر الذى يؤكد ما سبق أن تحدثنا عنه من نسبية فى هذا الصدد .

وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية تلك النسبية بحكم لها فى تاريخ ١٩ مايو ١٩٥٨ (٥٥) : « حيث ان محكمة الاستئناف قد اتجهت ، بعد قولها أن الركاب الثلاثة كانوا منقولين على سبيل المجاملة ، الى القول بان الحادث قد وقع دون شهود وانه لا اثر لاى فرامل أو لاى خدوش فى اسيارة .... وان السيارة كانت تسير بسرعة مائة كم فى الساعة ، وانها لاتكون بحسب الظروف ، خطأ فى حد ذاتها ، وان الطريق كان واسع ومعبد gourdonnée ، وجاف وخالى من العوائق تماما entièrement carrossable ، وبه مطبات خفيفة légèrement bombée وان الر ية كانت جيدة ، واستنتج منه (الاستئناف) أن لايمكن تحديد سبب الحادث .... فان محكمة الاستئناف تستطيع ان تقضى بعدم ثبوت الخطأ ...

١٢٠ — خلاصة :

وتأسيسا على سلف بانه ، فاننا نستطيع القول بأن المبدأ فى القضاء الفرنسى على وجه الخصوص فيما يتصل بمسئولية الناقل مجاملة كان يتمثل ، خلافا لبعض الاحكام ، فى ضرورة قيام الراكب المضرور باثبات خطأ محقق على عاتق الناقل . وظل الامر كذلك منذ سنة ١٩٢٨ ، وخلال الخمسينات حتى أوائل الستينات ، ومن ثم فقد كان رفض (النقض الفرنسية) غالبا بالنسبة لاستخلاص قضاء الموضوع لخطأ الناقل مجاملة من ظروف الحادث ، مع وجود بعض احكام لها خلال تلك الحقبه أيدت فيها ، وان كان بصورة نادرة ، هذا الوضع الاخير .

وتطبيقا لمبدأ النقض المشار اليه ، قررت الاخيره مسئوليه الناقل مجاملة اذا ما ثبت على عاتقه الخطأ السابق ذكره والذى ضربنا له أمثلة خلال دراستنا تلك الاحكام التى كان تركيزنا فى عرضها واردا على كان تركيزنا فى عرضها واردا على زيادة السرعة نظرا لكثره رجوع الحوادث اليها ، لنصل فى النهاية الى اعتبار زيادة السرعه خطأ فى جانب الناقل وأن ذلك يعد مسالة نسبية مرهونة بظروف وقدمنا البرهان على ذلك

أما وقد باتت كل ذلك منازعة فيه ، فاننا نتساءل عن درجة جسامة هذا الخطأ الامر الذى سوف نتعرض له فيما يلى :

---

(٥٥) مشار اليه فى الصفحة السابقة . CASS. Civ. 19—5—1958

المبحث الثانى

الخطأ الجسيم والنظير فى النقـل مجامله

١٢١ — تقسيم :

لقد كان هناك شبه اجماع فى نطاق القضاء فى فرنسا على تأييـد موقف النقض هناك فيما يتصل بضرورة اثبات خطأ محقق على عاتـق الناقل مجاملة حتى تترتب مسئوليته عن الحادث الذى وقع خلال هذا النقل والذى ترتب عليه اصابة الراكب معه بتلك الصفة . الا أن ثمـة تساؤلا نطرحه وينصب فى المقام الاول وفقط على معرفة حـدود هـذا التأييد من حيث اشتراط درجة معينة من الجسامة فى هذا الخطـأ أو عدمه ؟ خاصة وأن القضاء فى بعض الدول الاخرى مثل بلجيكـا قد اتبع فى غالب أحكامه نظرة النقض الفرنسية فى اطلاقها دون تفرقة بين الخطأ الجسيم الذى يتعين اثباته كشرط جوهرى لتحقيق مسئوليه الناقـل مجاملة ، والخطأ اليسير الذى لايعتبر كذلك .

ولئن كانت تفرقة مثل هذه بين الخطأ حسب درجة جسامته قـد رفضتها محكمة النقض فى مصر وفرنسا وبلجيكا فى مناسبات عـده ، ومنها النقل مجاملة الا اننا نجد من الاوفق ، ازاء جنوح جانب من قضاء الموضوع فى الدول المذكورة مدعما بتأييد بعض الفقه ، أن نعرض للامـر بالتفصيل فى نطاق ما نحن بصدده ، بغية التوصل الى كيفية قيـام تلك التفرقة على صعيد القضاء ، وما استندت اليه التفرقة تلك ، محل تأييـد الفقه فى جانب منه ، ثم نعقب ذلك بتقدير لها :

اولا : ضرورة اثبات خطأ جسيم على عاتق الناقل مجاملة

١٢٢ — ان المنطق الذى بدأ منه هذا الاتجاه يتمثل على مانعتقد فـى نظرية تشدرج الخطأ الى ثلاثة طوائف تبعا لدرجة جسامته ، تقسيمـا ينبنى على ما اذا كان العقد د تم ابرامه لمصلحة الطرفين أو أحدهمـا . (٥٦)

---

(٥٦) انظر فيما سبق ، ص ١٧٦ .

ومحو هذه النظرية بايجاز ، مقصور على النقطه التى تدرسها هو ان المدين فى العقد المبرم لمصلحة الدائن لايكون مسئولا كما هو الامر فى الوديعة لصالح المودع الا عن الخطأ الجسيم او الغش .

وقد أراد القضاء الفرنسى بدوره تطبيق هذه النظريه فى نطاق المسئولية عن الحوادث التى تقع فى نقل الاشخاص مجامله ، على اعتبار أن المدين (الناقل) لايكون مسئولا فى مواجهه دائنة (الراكب المضرور) الذى تم النقل لمصلحته ، الا عن الخطا الجسيم (٥٧) .

ففى حكم لمحكمة استئناف اكس (٥٨) قضى فيه بضروره اثبات خطأ جسيم على عاتق الناقل مجاملة كشرط جوهرى لتحقيق مسئوليته فبعد أن استبعدت المحكمة وجود عقد النقل قالت حيث ان DAL PAGAT (الناقل) قد قام بدعوة السيد ORENGO للركوب معه فى سيارته على سبيل الود من أجل القيام بنزهة ، ولم يثبت وجود عقد نقل بينهما ، فانه ينبغى للقول بمسئولية الناقل عن نتائج الحادث ، ان يرتكب خطأ جسيما » .

وفى هذا قالت أيضا محكمة بايون ان هناك عقد مجانيا بين مالك السيارة وبين من أخذ مكانه بها على سبيل المجامله بهدف النزهه ، وأن الاول لايكون مسئولا فى حالة وقوع حادث الا عن الخطا الجسيم مثل السرعة الزائدة ، وقد اقامت قضائها هذا على أساس أن هناك مبدأ مؤداه أن مجانية الالتزام تستوجب التخفيف فى تقدير التعويض .

وقد أوضحت ذلك محكمة استئناف ديجون (٦٠) بقولها انه اذا كان

---

(٥٧) أنظر أمثلة للخطأ الجسيم فى النقل مجاملة مستخلصة من أحكام القضاء :
HULOT : thèse, op Cit. 1943, P. 134

، زيادة السرعه ليلا ، وفى الاماكن المزدحمة ، أو الطرق المنزلقه ، كذلك عدم كفاية الاضواء ، وسكر السائق .

أنظر فى هذه الامثلة أيضا . RUTSEART : op Cit. P. 225

(٥٨) Cour d'app. D,AIX : 10—6—1915 : Rec. Pér. ASS. 1962, P. 226

(٥٩) مشار اليه مبيا سبق Trib. Civ. BAYONNE : 6—5—1913

(٦٠) مشار اليه من قبل Cour d'app. DIJON : 9—10—1928

وأنظر فى اشتراط الخطا الجسيم أيضا

Trib. Civ. AVIGNON : 22—10—1924 : D. H. 1924, P. 710 Cour. d'app. PAU : 5—6—1925 : D. H. 1925, P. 617 Trib. Civ. MACON : 12—7—1928 : Gaz. Pal. 1928—2—526 Trib. Civ. MEAUX : 12—5—1930 : J. ASS. 1930, P. 576.

الناقل مجاملة يلتزم أصلا عن الاخطاء التى يرتكبها فى تيفيد التزامـــه ، فان مسئوليته يجب أن تقدر بصورة أخف نظرا لمجانيه الخدمه المؤداه ، وعلى ذلك فان من يقوم بنقل شخص من الغير على سبيل المجاملـــة لايكون مسئولا الا عن الاخطاء التى لايواجهها الراكب عاده والتى لــم يقبلها مقدمـــا .

وعلى نفس الوتيرة جاءت بعض أحكام القضـــاء البلجيـــكى التى اشترطت الخطأ الجسيم لتحقيق مسئولية الناقل مجاملة .

وقضى (٦١) بأن الناقل مجاملة لا يسأل الا عن خطئه الجسيم .

وعلى نفس النظرة كانت أحكام القضاء المصرى (٦٢) التى استوجبت اثبات خطأ جسيم على عاتق الناقل مجاملة حتى يتمكن الراكب المضرور من الحصول على تعويض .

وقد لاقى القضاء السابق تأييد الفقه فى جانب منه ، وعلى الاخص الاستاذ البان فى فرنســا ، الذى دافع بشده عن عدم تطبيق المـــا ١/١٣٨٤ (مقابلة للمـــادة ١٧٨ مدنى) فى النقل مجامـــلة وخضـــوع الناقل فيه للمسئولية على أساس اثبات الخطا وفق احكام المادتين١٢٨٢، ١٣٨٣ مـــدنى فرنسى (مقابـــلة للمـــادة ١٦٣ مدنى مصرى) . ولكن نجده من ناحيـــة أخرى فى الاتجـــاه القائل بازدواج الخطأ حيث يقـــول: « ان الناقل لايكون مسئولا — خلافا لمـــا هو مقرر فى القاعده التقليديـــة التى ترتب المسئولية مهما كان اخطأ يسيرا — الا عن خطئه الجسيم ، وذلك على اعتبار أن مسئولية من يؤدى خدمه بالمجان لابد وان تكون مخففة » . « ويقع على عاتق قاضى الموضوع تقدير مدى جسامه خطأ الناقل حتى تقوم مسئوليته » (٦٣) .

---

(٦١) مشار اليه من قبل Trib. Civ. COURTRAI :17-5-1927

(٦٢) Cour r'app. Mix. 13-11-1930 : B.L.J. 1930-1931, part. 2, p. 22
Trib. CAIRE. 1-12-1937 : B.L.J. 1937-1938, Part. 2, p. 72

(٦٣) VIE" De la responsabilité du transporteur bénévole". thése MONTPELLIER, 1929, p. 338-339

ولكن ذلك غير كاف فى نظره للتخفيف عن الناقل مجاملة ويقترح أن يشمله التخفيف أيضا عند تقدير التعويض ويقول : ان التعويض لا يقبل أى تحديد فى التقصيرية كما يقبله فى العقدية . ولكن قاضى الموضوع يقدر التعويض (على أساس مجموعـــة من الاعتبارات لايخضع فى هذا لرقابة محكمة النقض) وان سلطته فى تقدير التعويض مطلقة وقد أورد هذه الاعتبارات فى اثنين :

(أ) علاقة المجاملة الاجتماعية بين الطرفين . (ب) مجانية الخدمة المؤداة ..

انظر رســالته . P. 340

ولم يعدم هذا الراى من يؤيده ، فقد كان الاستاد فوانبنيه (٦٤) اقوى انصار الاتجاه القائل بحصر مسئوليه النقل مجامله فى نطاق الخطأ الجسيم ، وقد عبر عن ذلك بقوله « ان الخطأ الجسيم يعتبر القاعدة فى المجتمع المتحضر ... وانه قد اصبح القاعدده العامه فى المسئولية » .

ومن المعقول ان نتوقف قليلا ، وقبل التعرض لتقبيم هدا الاتجاه استكمالا لبحث المسألة ، عند تحديد ماهيه الاسس (٦٥) التى استند اليها فى نفرقته المذكورة .

ثانيا — أسس التفرقة بين الخطأ الجسيم واليسير فى النقل مجاملة :

١٢٣ — يمكننا ايجاز هذه الاسس فى اثنين هما :

الأول : فكرة قبول المخاطر ،

الثانى : ويكمن فى مجانية الخدمة المؤداه .

وسنتولى تفصيل ذلك فيما يلى :

١٢٤ — فكرة قبول المخاطر (٦٦) :

ومبنى هذه النظرية — كما سنعرض لها بالتفصيل فيما بعد — يتمثل فى ان الراكب مجاملة بطلبه او قبوله اخذ مكان فى سياره الناقل ، فانه يكون بذلك قد قبل مخاطر نقله .

وبناء على ذلك ، قضى فى فرنسا بان الراكب مجامله قد قبل المخاطر التى تنطوى عليها وسيلة النقل وكذا مخاطر الطريق العادية ، ولا يكون الناقل مسئولا الا عن خطئه الجسيم (٦٧) .

وقد اكدت ذلك محكمة استئناف ديجون بقولها انه اذا كان الراكب مجاملة قد قبل المخاطر المعتادة للسيارة ، فان الناقل لايكون ملتزما الا عن الاخطاء والافعال التى لا تواجه الراكب عاده ولم يكن قد قبلها (٦٨) .

---

(٦٤) VOISINE : thése, op Cit. 1934, p. 125

(٦٥) انظر فى هذه الاسس : VOISINET : thése, op. Cit. 1934, p. 118

(٦٦) انظر فيما بعد ، القسم الثانى ، واستخدام القضاء الفرنسى لها .

(٦٧) Trib. Civ. DE THIERS : 15-1-1925 :Rec. Pér. ASS. 1925, p. 425

(٦٨) Cour d'app. DE DIJON : 30-6-1929,p. 483

وفى نفس المعنى بحصر مسئولية الناقل مجاملة فى الخطأ الجسيم :

Trib. Civ. DE LYON :11-12-1925 : Rec. Pér. ASS. 1926, p. 52

Cour d'app. DE LYON : 19-12-1926 : Rec. Pér. ASS. 1926, p. 54

وفى بلجيكا ، قضى ايضا بضرورة اثبات خطا جسيم حتى تتحقق مسئولية الناقل مجاملة . وقد كان سند هذا القضاء ماثل فى ان هـذا الراكب قد قبل ضمنا تحمل المخاطر العادية للسيارات وكذلك المخاطر العاديـة للطريق (٦٩) .

أما عن موقف القضاء المصرى بخصوص فكره قبول المخاطر كاساس لاشتراط الخطأ الجسيم للناقل مجاملة ، فانه غير حاسـم . فقد قضى بأنه لما كان الراكب المضرور قد نقل مجانا فان القول بان الناقل لا يسال الا عن الخطأ اليسير لا ينطبق فى هـذه القضـية على فرض صحتـه
à Supposer qu'elle soit une exactitude
لأن الخطأ المنسوب الى الناقل خطأ جسيم (٧٠) .

١٢٥ — مجانية الخدمة المؤداه :

وتكمن تعلة التخفيف بموجب هذا الأساس فى ان الناقل بالمجـان يكون مسئولا فى حالة وقوع حادث وفق المادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى مقابلة للمادة ١٦٣ مدنى مصرى ، ونظرا لطبيعـة الخدمة المؤداة وطبيعـة العلاقة بين الطرفين ، تبقى مسئولية الناقل ذات طابع خاص ، لايكون مسئولا الا عن الخطأ الجسيم (٧١) .

وعلى الأساس نفسه ، فقد انبرى الأستاذ اسمان للدفاع عن حصر مسئولية الناقل مجاملة فى نطاق الخطأ الجسـيم . وقال : « ان فكرة الاعتراف بالجميـل reconnaissance ليست المبرر الوحيـد لتعديل حقوق الدائن les prétentions du créancier وانما توجـد ايضـا ضرورة التوازن بين الفائدة bénéfice والعبء charge وهى فكرة موجودة فى نطاق العقود الملزمة لجانبين وتؤدى فى حالة الالتزام مجـاملة الى تخفيف المسئولية (٧٢) .

---

(٦٩) مشار اليه من قبل . Trib.Civ. COURTRAI : 17-6-1927

(٧٠) مشار اليه من قبل Cour d'app. MIX. 1516-1932

(٧١) VIE : thése, op. Cit. 1929, p. 338

(٧٢) ESMEIN : note S. 1926-1-249, notamment p. 250

ومن أنصار ذلك على أساس مجاملة النقل :
ROGER, note, D. p. 1935-1-38

ثالثا — تقييم التفرقة بين الخطأ الجسيم واليسير :

١٢٦ — وفى ضـوء ماهو مقرر فى نظر الاتجـاه القائـل بحصر مسئولية الناقل مجامـلة فى نطاق الخطأ الجسـيم ، والذى نختلف معهم فيه ، يمكننا القول ، انه ولئن ساغت هذه التفرقة عندهم لما مر ذكره ، فهى غير سائغة لدينا ، ومن ثم فان هذا الاتجاه ، وقد لاقى معارضـة عنيفة ، فما ذلك الا لقصور فكرة الذى استند الى افكار كانت دائمـا وابدا محلا لنقد الفقه والقضاء . ليس هذا فقط ، بل ان ينطوى عليـه من مناقضـة صريحة فى نصوص القانون وما هو مستقر عليه قضاء ، انما يعد مدعاة قوية لدحضـه .

ونجتزىء هنـا مما وجـه بصفة عامة من نقد لنظـام المسئولية الخطئية فى هـذا المجال ، ما هو متعلق فقط بالتفرقة محـل النقد . ونوجزه فيما يلى :

١ — ان هذا الاتجاه يتعارض مع نصوص القانون المدنى المتعلقة بالمسئولية التقصـيرية عن الخطـأ فى كل من القـانون المدنى المصرى والفرنسى ، فقد نصت المادة ١٦٣ مدنى مصر على أن : « كل خطـأ سبب ضرر للغير .... » كما نصت المادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى على أن « كل فعل لانسان .... » مما يدل بما لايدع مجالا للشـك على أن تفرقة مثل هذه لم تتضمنها النصوص ، ومن ثم ، يبدو واضحا افتئات هذه التفرقة على النصـوص ، حيث تضيف أمورا لاتتضمنها .

٢ — ان تفرقة مثل هذه — قائمة على قبول المخاطر — لايمكن ان تحظى بالقبول فيما ذهبت اليه من اعفاء للناقل من الخطأ اليسـير لأن قبول الراكب للمخـاطر لا اثر له على مسئولية الناقل الا اذا كان يكون خطأ الأمر الذى يثير الشكوك فى عدالة هذه التفرقة (٧٣) .

٣ — ان التفرقة بين الخطأ الجسيم واليسير فى خصوص مسئولية الناقل مجاملة ، انما تتعارض — حسبما تؤدى اليه من اعفاء عن الخطأ

---

(٧٣) انظر فيما بعد التكييف الصحيح لقبول المخاطر .

اليسير مع تعلق قواعد المسئولية التقصيرية بالنظام العام (٧٤) .

١٢٧ — اما فى نطاق القضاء ، فلعل التوفيق كان حليف محكمة استئناف « كان » (٧٥) فى التعبير عمـــا نود التوصـــل اليه متعلقا برفض تلك التفرقة وجاء فى حيثيات رفضـــها « انه من المتعين رفض الادعـــاء القائل بأن LANGLE (الناقل) الذى ادى خدمة مجانية للمدعو DUPANT (الراكب المضرور) لايكون ، بسبب هذه الظروف ، مسئولا الا عن خطئه الجسيم ، وأن التمييز بين الخطأ الجسيم والخطأ اليسير تفرقة غريبة عن نظرية الالتزامات . . . « ان كل خطـــأ مهما كان يسيـرا يرتب المسئولية المنصوص عليها فى المادة ١٣٨٢ مدنى » ، وقضت استئناف (٧٦) باريس بمسئولية الناقل عن خطئه اليسير فى مواجهة الراكب بالمجـــان .

---

(٧٤) انظر فى نقد هذه التفرقة فى النقل بغير أجر : مصطفى مرعى ، المسئولية المدنيـــة ١٩٣٥ — ١٩٣٦ ص ١٦ رقم ٦٩ وما بعدها . حشمت أبو ستيت ، المصـــــادر ، ١٩٦٣ رقم ٤١٤ ص ٤٣٧ .

CORRESSI : thése, op. Cit. 1928, p. 95
GENY .note, S. 1928-1-353, notamment p. 356
TAUZIN : thése, op. Cit. 1929, p. 142.
IMBERCO : op. Cit. p. 157
BARAUD : thése, op. Cit. 1933, p. 107
HULOT : thése, op. Cit. 1934, p. 132
HARDOIN : "Le transport bénévole". ann. dr. Scienc. Soc. 1935, p. 80-81
THENARD : chron, op. Cit. Rev. cvit. 1939, p. 199
TAUPIAC : thése, op. Cot. 1944, p. 134
RIEDMATTE : op. Cit. p. 2 6
ESMEIN : Cours doct. 1949-1950, p. 185
MAZEAUD : (H.) : Cours doct. 1952-1953, p. 279

(٧٥) Cour d'app. DE CAEN 26-11-1924 :D.P.1926, p. 126

(٧٦) Cour d'app. DE PARIS : 12-4-1926 : Rec. Pér. ASS. 1926, p. 14

وفى نفس المعنى بصدد كفاية الخطأ اليسير :

Cour d'app. LYON : 24-3-1923 : Ree. Per. ASS. 1923, p. 299
Cour d'app. NIMES : 14-12-1925 : Rec Pér. ASS. 1925, p. 433
Cour d,app. PAU : 31-1-1929 : D. H.1929 : p. 195

وفى تقديرنا ، فانه يمكن القول — ومجال التخفيف بصــدد تقدير مسئولية مؤدى الخدمة بالمجـان يجد اصله فى المسئولية العقدية — بأن هناك تناقضا فى أحكام القضاء التى قصرت مسئولية الناقل المجـانى على الخطأ الجسيم مع انكارها فكرة العقد .

اما بالنسبة لموقف النقض الفرنسية من هـذه المسألة ، فقد ظـل يكتنفه الغموض وعدم الوضــوح ، حتى مع صـدور حكمها الشـهير سنة ١٩٢٧ ، الذى حمل فى طياته دلالة ضمنية — حيث لم تواجه المحكمة الأمر فى حكمهـا — على رفض التفرقـة بين الخطأ الجسـيم واليسير فيما يتصل بمسئولية الناقل مجامـلة . وان كانت قد أكدت فى أحـكام لاحقة للحكم السابق رفض مثل هذه التفرقة ، فقد أصـدرت حكمها فى يناير ١٩٥٧ ، قررت بمقتضـاه كفاية الخطـأ اليسير لترتيب مسئولية الناقل مجاملة .

ففى حكمها بتاريخ ٢٧ مارس ١٩٢٨ ، لم تجد النقض فى الواقـع نفسها ملزمة بحسم المسألة المتعلقة بالخطأ الجسيم واليسير فى النقـل مجاملة ، حيث قررت تطبيق المادتين ١٣٨٢ ، ١٣٨٣ ، مما يفهم منه ان أى خطأ مهما كان يسير يكفى لتحقيق مسئولية الناقل . ذلك أن حكم الاستئناف محـل الطعن — وكان قد اشـترط الخطأ الجسـيم لتحقق مسئولية الناقل مجاملة — كان قد أثبت أيضا ، وأيدته النقض فى هذه النقطة ، انه لم يثبت اى خطأ جسيما كان او يسير على عاتق الناقـل مجاملة ، ومن ثم ، كان رفضها لدعوى التعويض . وأمام تأييد النقض للاستئناف فيما ذهب اليه من عدم ثبوت أى خطأ ، فان محكمة النقض ، ولم تجد نفسها ملزمة بالرد على المسائل بخصـوص التفرقة بين الخطـأ حسب درجة جسامته ، واكتفت بالقول باستبعاد المسئولية عن الاشـياء والقضاء بتطبيق قواعد المسئولية الخطئية . وعلى أية حال فقد رفضت تلك التفرقة فى أحكام لاحقة (٧٧) .

---

(٧٧) انظر من هذه الاحكام CASS. Civ. 24-7-1930 : Rev. gén. ASS. terr. p. 1143-21-3-1933 : Gaz. Pal. 1933-2-14.

ومن الاحكام التى قالت بكفاية الخطأ اليسير :

CASS. REQ : 9-2-1931 : Gaz. Pal. 1931-1-579-22-11-1932 : Gaz. Pal. 1932-1-236

CASS. Civ. 18-7-1934 : D. P. 1933-1-38

وقد وضح ذلك فى حكمها بتاريخ ٢٣ يناير ١٩٥٧ (٧٨) الذى قالت فيه ان الخطأ اليسير يكفى لتحقق مسئولية الناقل مجاملة ، ورفضت حكم الاستئناف الذى قضى بغير ذلك .

واستقر القضاء فى فرنسا على هذا الوضع حتى حكم الدائرة المشتركة فى ٢٠ ديسمبر ١٩٦٨ ، الذى قررت بمقتضاه محكمة النقض الفرنسية تطبيق قواعد المسئولية عن الأشياء فى النقل مجاملة ، وتكون باتجاهها الأخير قد قضت على احدى المشاكل المتفرعة عن تطبيق نظام المسئولية الخطئية فى النقل مجاملة ، وهو اتجاه محمود ولاشك فى نظرنا .

وفى نطاق المسئولية الخطئية للناقل مجاملة رفض القضاء البلجيكى لهذه التفرقة محل النقد ، وقضى (٧٩) بأن الناقل مجاملة يكون مسئولا عن خطئه الذى ادى الى اصابة الراكب مهما كان يسيرا ، لأن حصر مسئولية الأول فى نطاق الخطأ الجسيم يعد انتهاكا لقاعدة تتعلق بالنظام العام مؤداها عدم امكان النزول مقدما — صراحة أو ضمنا — عن الحق فى تعويض الضرر الناشىء عن خطأ جنائى مهما كان الخطأ يسيرا . وفى نطاق القضاء المصرى (٨٠) ، فقد رفضت محكمة النقض مثل هذه التفرقة وقالت ان التعويض هو فى مقابل الضرر الذى يلحق المضرور من الفعل الضار ، ولا يصح أن يتأثر بدرجة خطأ المسئول عنه أو درجة غناه ، وبالتالى فان ادخال المحكمة جسامة الخطأ أو يسار المسئول عنه من العناصر التى راعتها فى التقدير يجعل حكمها معيبا متعينا نقضه .

الخلاصة :

١٢٨ — اتضح لنا مما تقدم ، كيف أن القضاء محل الدراسة ، وقد استلزم — وقد شايعه الفقه فى جانب منه — اثبات خطأ محقق

---

(٧٨) CASS. CIV. 23-1-1957 : J.C.P. 1957- 2 9839 note H. L. MZEAUD

(٧٩) Trib. correc. HUY : 11-12-1937 : PASC belge : 1938-3-125
V. aussi : Trib. Civ. LIEGE : 31-10-1931 : Rev. gén. ASS. Respons. 1936, n° 2015-app. DE BRUXELLES : 4-5-1932 : Rev. gén. ASS. Respons. 1936, n° 2013-GAND : 19-5-1937 : PASC. belge : 1938-2-62

(٨٠) نقض جنائى ، ٢٠ ديسمبر ١٩٤٨ ، المحاماة ، العدد السابع والثامن ، السنة ٢٩ ، ص ٧٨٢ ، حكم رقم ٣٨٥ .

على عاتق الناقل مجاملة حتى تتحقق مسئوليته دون ما تفرقة بين الخطأ الجسـيم والخطأ اليسير .

الا ان هذا القضاء قد اتجه فى بعض احكامه ، بغية تسهيل مهمـة المضرور فى الاثبات ، الى اعطائه وسيلة تمكنه من ذلك لضمان حصوله على تعويض بقدر الامكان ، وقد كان لهذا القضاء ما اراد باجازته وبصفة خاصة فى فرنسـا ، الاثبـات غير المباشر للخطأ ، الأمر الذى وصـل فى النهاية الى افتراض خطأ الناقل فى الواقع فى نطاق ما نسميه بنظـام الخطـاالواقعى .

وسنتناول بحث كل ذلك فى المبحث القادم فى نطاق بحثنا لوسائل اثبات الخطـأ .

المبحث الثالث

وســـائل اثبات خطأ الناقل مجامــلة

١٢٩ ــ تمهيــد وتقســيم :

ذكرنا ان القاعدة فى القضاء الفرنسى كانت اخضاع الناقل مجاملة ــ دون الناقل فى النقل الذى يتم لمصلحته ــ لقواعد المسئولية الخطئية. وبات على المضرور أن يقوم باثبات خطأ على عاتق الناقل مجاملة .

ولعل مكمن الخطورة فى ذلك ، ماثل فيمـــا يؤدى اليه من نتائـــج خطيرة بالنسبة للمضرور الذى يتعرض لفقدان حقــه فى التعويض كليـــا أو جزئيـــا .

ذلك انه من المتعذر ان لم يكن مستحيلا أن ينجح المضرور فى اثبات هذا الخطأ ، خاصة اذا كان الحادث قد وقع دون شـــهود . كذلك اذا توفى المضرور فى الحادث مباشرة . ليس هذا فقط ، بل ان الأمر يتعلق بورثته أيضا ، اذ لا شبهة فى عدم تمكنهم من اثبات أى خطأ فى جانب الناقل . وفى كل هذه الحالات ، لن يحصـــل المضرور أو ورثتـــه على تعويض (٨١) .

ويتفرع عن ذلك ، وهذا جانب ثان من الخطورة ، أن المضرور قـــد يتعرض أيضا لفقدان حقه فى التعويض جزئيا اذا ظل سبب الحـــادث مجهولا ، خاصة اذا كان الحادث يرجع الى تصادم بين السيارة حتى يستقلها الراكب مع سيارة أخرى (٨٢) . اذ ينتج عن ذلك كما سنرى أن الراكب مجاملة فى احداها ليس أمامه ، اذا لم يتمكن من اثبـــات خطـــأ ناقلة او اذا ما ظلت اسباب الحادث مجهولة غير معروفة ، الا الرجوع على حارس السيارة الأخرى بموجب المسئولية عن الحراســـة ، حيث لا يلتزم والفرض عدم ثبوت خطئه ، الا بتعويض يقابل نصف ما اصاب الراكب فى السيارة الأخرى من ضرر ، على أساس أن الأخير لايملك، والحالة هذه ــ ظروف الحـــادث مجهولة ولم يثبت خطـــأ على اى من

---

(٨١) انظر فى اسباب مشابهة JOSSERAND : Cours ér. Civ. 1933, P. 215, nº 415 et p. 264, n. 488

(٨٢) انظر فيما بعد ، تصادم السيارات والنقل مجاملة .

الحارسين — اى دعوى ضد ناقله الذى لايمكن الرجوع عليه من جانب حارس السيارة الأخرى بنصف ما دفع اذا قضى بالزام الاخير بتعويض كامل للمضرور ، وقد كان ذلك ما توصلت اليه النقض الفرنسية فى حكم ٩ مارس ١٩٦٢ (٨٣) بصدد حق الراكب المضرور فى حادث ناتج عن تصادم وقع فى الظروف السابقة ، والذى عدلت عنه أثر ما لاقاه من مقاومة عنيفة من جانب قضاء الاستئناف ، وكان عدولها بحكم الدائرة

فى ٢٠ ديسمبر ١٩٦٨ ، (٨٤) ، الذى اجازت به تطبيق المسئولية عن الأشياء فى النقل مجاملة مما ترتب عليه ايجاد حل جذرى لكل ما ترتب على نظام المسئولية الخطئية من عيوب ومنها مسالة تصادم السيارات فى النقل مجاملة التى ستكون محلا لدراستنا فيما بعد .

أما وقد كان الأمر كذلك ، فقد تدخلت محكمة النقض ، وقد تنبهت الى خطورة الوضع الذى يتواجد المضرور حياله ، لتقديم مساعدتها له لضمان حقه فى التعويض بقدر الامكان . وكانت المساعدة للمضرور على صعيد اثبات الخطأ وتسهيل مهمته فى القيام به .

وقد تجلى ذلك فى قضاء محكمة النقض الفرنسية التى اتجهت ، بعد اصرار على اثبات الخطأ المحقق ، الى استخلاص الخطأ من ظروف الحادث ، متبعة فى ذلك عده سبل ، ولم يقف الأمر بها عند هذا الحد ، بل انها ذهبت فى تخليها عن حماية مصلحة الناقل الى القول بضرورة الاستنتاج الحتمى للخطأ من ظروف الحادث ، ومن ثم كان قولها — حماية للمضرور — بفقد السيطرة الدى اعتبرته خطأ فى حد ذاته ، الأمر الذى سيكون محلا لدراستنا تحت عنوان الخطأ الواقعى . ونتناول أولا الاثبات غير المباشر لخطأ الناقل مجاملة ، ثم فكرة الخطا الواقعى فى مطلبين :

(٨٣) CASS. Civ. 9-3-1962 : J.C.P. 1962-2-12728

(٨٤) مشار اليه فيما سبق CASS. ch. MIX : 20-12-1968

المطلب الأول

الاثبات غير المباشر لخطأ الناقل مجاملة

١٣٠ — تقسيم :

فى سبيل اثبات الخطأ بصورة غير مباشرة ، اتجه القضاء الفرنسى الى حصر وتعداد الأسباب التى يمكن ان تؤدى الى وقوع الحادث وذلك على أساس الافتراضات ، ليصل عن طريق ذلك الى ترتيب مسئولية الناقل على أساس المادة ١٣٨٢ . واتجه كذلك الى استبعاد اسباب الاعفاء كوسيلة أخرى توصلا الى الهدف المذكور .

وقد لجأ القضاء ايضا الى استخلاص الخطأ مما يحيط بالسائق من ظروف مشجعة هى فى صالحه . ونتولى توضيح كل ذلك .

١ — حصر الأسباب الممكنة للحادث ، واستبعاد أسباب الاعفاء :

١٣١ — (أ) حصر الاسباب الممكنة للحادث : (٨٥)

لقد لجأت المحاكم فى ذلك الى الافتراضات ، وقالت بأن وقوع الحادث يدل على فقد السائق لسيطرته على سيارته ، وانه من المهم فى المقام الأول تحديد سبب فقد السيطرة هذا ، الذى يرجع بالضرورة اما الى زيادة السرعة ، أو خطأ فى السلوك faute de couduite او عيوب فى عجلات السيارة ، ومن ثم تترتب مسئولية الناقل فى كل حالة على اساس المادة ١٣٨٢ ، لأن السائق يجب ان ينظم سرعته حسب حالة اطارات السيارة . (٨٦)

وقد أوضحت النقض الفرنسية هذا الاتجاه بحكم صدر بتاريخ ٢٠ أكتوبر ١٩٦١ وجاء فيه : « حيث أن الحكم (الاستئناف) قد قضى بأن الحادث لا يرجع الى سوء حالة الطريق ولا الى عقبة اعترضت طريق السيارة ولا يرجع الى عجز عضوى défaillance physique اعترى المدعو LAURENT (الناقل) ، ولكنه يرجع الى فقده السيطرة

---

(٨٥) أنظر : RODELIAS : thése, op. Cit. 1960, p. 114

(٨٦) انظر من هذه الاحكام : POITIERS : 30-11-1954 : Rev. tr. Civ. 1957, p. 340

على السيارة ، فان ذلك يؤدى الى امكان استنتاج وجود خطأ فى جانب هذا الناقل له علاقة سببية بالضرر الذى وقع » (٨٧) .

١٣٢ — (ب) استبعاد أسباب الاعفاء :

وجريا على هذا السبيل استخلصت المحكمة العليا الفرنسية خطأ السائق من عدم ثبوت أسباب الاعفاء ، وفى هـذا تقول دائرة العرائض بها (٨٨) « أن الناقل مجاملة يكون مسئولا — بحق — عن الحادث الذى يقع لاشخاص كانوا ركابا على سبيل المجاملة فى سيارته . عندما يقـرر القاضى ، مستبعدا القوة القاهرة والحادث المفاجىء وتلف الآلة ، ان الحادث لايمـكن أن يرجـع الا الى الاهمـال négligecne او عدم اليقظة inattention فى قيـادة direction السيارة التى اسـاء سائقها اخذ ملف رغم سـهولته pourtant facile mal pris un virage واتجه ليصدم بشجرة » .

« فان محكمة الاستئناف تستطيع أن تستخلص خطأ السائق ، وتكون بذلك قد بررت حكمها دون خرق للنصوص المذكورة » .

وينضـح من الحـكم السـابق أنه لم يبق — باستبعاد اسـباب الاعفاء — الا خطأ الناقل حيث رتبت المحكمة مسئوليته على اساسه .

٣ — اثبات خطأ الناقل باثبات أن الظروف المحيطة به فى صالحه :

١٣٣ — لقد اجاز القضاء فى بعض احكامه القول بأن فقد السيطرة فى ظروف مشجعة يؤدى الى امكان استخلاص خطأ الناقل .

---

(٨٧) CASS. Civ. 20-10-1961 : BULL. Civ. 1961-2-477 n, 684

رفضت فيه الطعن الموجـه الى حـكم استئناف نيم الصـادر فى ١٩٥٧/١١/١٦ فى قضية تدور وقائعها حول أن سيارة بها السـيدة BASTIDE راكبة على سبيل المجاملة : قد انحرف عن الطريق فجـأة فى دوران ، ثم سقطت فى LAURENT يقودها المدعو ravin وادى منخفض وأصيبت الراكبـه التى قامت برفـع دعوى بالتعويض ضـد السائق وشركة التأمين .

(٨٨) مشار اليه من قبل : CASS. ReQ 9-2-1931

عكس ذلك فى بلجيكا : Coour d'app. BRUXELLES : 31-3-1926 : Rev. gén. ASS. Respons. 1927, n° 130

حيث قضى بأنه عندما لايثبت خطـأ على عاتق سائق السيارة الذى أشير من جراء الانفجار الاطار الذى أدى الى وقوع السيارة فى حفرة ، فان الحادث يجب ان ينسب الى القوة القـاهرة .

ففى حكم للنقض الفرنسية بتاريخ ١٨ ابريل ١٩٥٦ (٨٩) قالت فيه أن محكمة الاستئناف تستطيع ، دون أن تستند فى ذلك على مجرد افتراضات ، أن تستنتج وجود رعونة maladresse مكونة لخطأ من كون أن الطريق ، حيث مكان الحادث ، واسع وفى حالة جيدة ، وخاليا من العوائق . واستندت فى ذلك الى انه لما كان الناقل يسير فى ظروف مشجعة conditions favorables فانه يتعين عليه أن يظل مسيطرا على قيادة سيارته ، فاذا انحرفت نحو حفرة لتقع فيها ، فانه يكون قد ارتكب خطأ .

والواقع ان محكمة النقض الفرنسية لم تكن تقرر ذلك لأول مرة ، فقد سبق أن قضت فى نفس الاتجاه بحكم ٥ مارس ١٩٤٢ (٩٠) .

وصدر هذا الحكم بمناسبة قضية اصيب راكب على سبيل المجاملة من جراء حادث وقع للسيارة لتقضى محكمة استئناف AGEN ، بعد قبولها دعوى المضرور بالتعويض على اساس المادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى ، بمسئولية الناقل عن نتائج هذا الحادث . وعرضت القضية على محكمة النقض (دائرة العرائض) على اثر طعن بالنقض كان مبناه أن محكمة الاستئناف بتقريرها ذلك ، بحجة أن السائق لم يثبت ان انحراف السيارة يرجع الى سبب لا يد له فيه مما يستنتج معه ارتكابه لخطأ يؤدى الى ترتيب مسئوليته ، تكون قد اوجدت قرينة مسئولية فى النقل المجانى ، ومن ثم فان الحكم يتضمن مصادره على المطلوب Pétition de principe

الا ان محكمة النقض قد رفضت مثل هذا الطعن مؤيده حكم الاستئناف فيما قضى به متعلقا بمسئولية الناقل مجاملة وجاء فى حيثيات حكمها ما يلى :

« حيث أن السيارة قد انحرفت واصطدمت بالرصيف الأيمن وأن الطريق صحراوى déserte ، خاليا تماما من اى عقبة ، وليس به مطبات وجاف غير منزلق ... وأن BELIN (الناقل) كان يسير بسرعة فائقة ، وحتى اذا كان يسير بسرعة ٥٠ كم فى الساعة على حد ادعائه ، فانها تعتبر سرعة كبيرة حيث لم يتمكن من تهدئة سيارته ...

---

(٨٩) CASS. Civ. 18-4-1956 : BULL. Civ. 1956-2-148, n° 228
V. aussi. : CASS. Civ. 19-7-1956 : Bull. Civ. 1956-2-307, n° 476

(٩٠) مشار اليه من قبل . CASS. REQ. : 5-5-1942

فان محكمة الاستئناف تستطيع فى ظل هذه الوقائع ان تقرر أن (الناقل) قد ارتكب خطــأ يؤدى الى مســئوليته عن نتائج الحـــادث الذى وقــع للسيدة (التى قام بنقلها مجانا ...) .

ويستخلص من الحكم انه فى ظل هـــذه الظروف التى فى مصلحـــة السائق من حيث حالة الطريق أنه كان يتعين عليه أن يبقى مسيطرا على سيارته ، ومن ثم فان وقوع الحادث فى هذه الظروف انما يدل على انه قد ارتكب خطأ .

ولم يعدم هذا الاتجاه من يؤيده فى الفقه (٩١) الذى لجــأ فى تبريره الى التأمين الاجبارى حيث لن يتحمل الناقل وحده ما هو مسئول عنه من ضرر نظرا لحلول شركة التأمين فى دفع التعويض .

ولا يغيب عن الذاكرة ان محكمة النقض نفسها قد رفضت استنتاج الخطأ بهذه الوسيلة فى بعض احكامها كما يؤكد التناقض الذى وصف به الرأى السابق هـــذا الاتجاه . فقد قضى (٩٢) بالغاء حـــكم استئناف قرر مسئولية الناقل مجاملة عن خطئه الذى استخلصته محكمة الاستئناف من كون أن الطريق كان واسعا وفى حالة جيدة ولا يوجد اى عطب ميكانيكى ومن ثم ، وعلى حد تعبير الاستئناف ، فانه فى ظل هذه الظروف المشجعة يجب أن يظل السائق مسيطرا على قيادة سيارته ، ويكون مرتكبا لخطأ نظرا لميل oblique السيارة نحو اليمين مما ادى الى انحرافهـــا ووقوع الحادث . وكان مبنى الالغاء مائل فى أنه « استنتاج قائم على الافتراض » hypothetique deduction على حد تعبير النقض .

ولكن محكمة النقض الفرنسية بدلا من أن تبحث مدى صلاحية نظام الخطأ ، تتجه الى جعل استنتاجه من ظروف الواقع المحيطـــة بالحـــادث أمرا حتميا وضروريا لتصل من حيث النتائج الى ما يقترب مما كان يتعين عليها تطبيقه فى النقل مجاملة وهى قواعد المسئولية عن الاشياء الامـــر الذى سندرسه كما ذكرنا من قبل تحت نظام الخطأ الواقعى .

---

(٩١) V. BORRICAND : op. Cit. p. 20, n° 23

(٩٢) CASS. Civ. 5-6-1959 : Bull. Civ. 1959-2-278, n° 426

المطلب الثانى

فكرة الخطا الواقعى LA FAUTE VIRTUELLE

١٣٤ — تمهيد وتقسيم :

أمام تردد محكمة النقض الفرنسية ، بين ضرورة اثبات خطأ معلق على عاتق الناقل ، وتداخلها بعد ذلك لتقديم المساعدة للمضرور عن طريق الاثبات غير المباشر للخطا ، فقد ظل وضع المضرور كما هو بما ينطوى عليه من سوء نتيجة اخفاق الوسيلة الاخيرة ورفضها من جانب النقض نفسها ، ليجد المضرور نفسه أمام صعوبة ، ان لم تكن استحالة ؛ فى اثبات خطأ الناقل ، وخاصة اذا ما ظلت الأسباب الحقيقية للحادث مجهولة ، الأمر الذى عرضه فى الكثير من الاحيان لفقدان حقه فى التعويض .

وقد بدا هذا السوء جليا فيما أصدرته النقض الفرنسية من احكام استمرارا لرفضها استخلاص خطا الناقل مجاملة من ظروف الواقع المحيطة بالحادث — حيث مرادها فى ضرورة ثبوت خطأ محقق على عاتقه — اتجهت فيها المحكمة العليا الفرنسية ، رعاية للناقل مجاملة ودعما للمبدأ السابق ، الى تأييد الكثير من أحكام الاستئناف التى رفضت قبول دعوى الراكب مجاملة بالتعويض نظرا لبقاء اسباب الحادث مجهولة وغير معروفة .

ولما ان ساءت حالة المضرور ، لم يكن من المستغرب ، ازاء ما ناله ؛ من عسفواجحاف كما سيبين مما سنعرضه حالا من أحكام ، وحيال عدم صلاحية نظام الخطأ المحقق ، ان تتجه لتقديم مساعدتها للمضرور للمرة الثانية على صعيد الاثبات فى نطاق نظام فقد السيطرة .

ذلك ان محكمة النقض المرنسية لم تظل قابعة فى نطاق النظام التقليدى لاثبات الخطا ، بل انها اتجهت ، على اثر موجات النقد المتتابعة التى غدت تلاحق قضائها التقليدى هذا ، صوب توفير حماية اشمل للراكب المضرور لتؤسس فى التعويض على الجمع بين حقيقتين (٩٣) .

---

(٩٣) V. BIJOT : Responsabilité du fait des choses. J.CL. respons. Civ. 1970, Part. 2. 3 e cahier.

(أ) ان الحادث يرجع الى فقدان السائق لسيطرته على سيارته ؛

(ب) ان فقد السيطرة هذا ، يعتبر خطأ فى حد ذاته .

ولم يقف الأمر بها عند هذا الحد ، بل انها قد ذهبت الى ابعد من ذلك فى جعلها استنتاج الخطأ من ظروف الحادث امرا حتميا يتعين على قاضى الموضوع أن يقوم به والا تعرض حكمه للنقض .

ليصل بها الأمر فى النهاية الى القول ـ من حيث الواقع ـ بقرينة قضائية تعدل فى قوتها القرينة القانونية .

كل ذلك فى نطاق ما نسميه الخطأ الواقعى .

وعلى مقتضى ما تقدم فان دراستنا فى هـذا المطلب سوف تنقسم الى ثلاثـة فروع :

الفرع الأول : مضمون الخطأ الواقعى .

الفرع الثانى : نظام الخطأ الواقعى يتضمن قرينة قضائية تعادل فى قوتها القرينة القانونيـة .

الفرع الثالث : شروط ومجـال تطبيق قرينـة الخطـأ الواقعى وتقييمـه .

الفــرع الأول

مضــمون الخطـــأ الواقعى

١٣٥ — لقد ظل موقف النقض الفرنسية على ما هو عليه فى تطلب اثبات خطأ محقق على عاتق الناقل مجاملة حتى تتحقق مسئوليته . ومن هنا كان تأييدها لقضاء الاستئناف الذى رفض استخلاص هذا الخطأ من ظروف الحــادث .

فقد قضى من جانبها (٩٤) بتأييد حكم استئناف مونبلييه حيث قررت الأخيرة عدم مسئولية الناقل مجاملة وجاء فى حكم النقض تعليقا على حكم الاستئناف المذكور « حيث أن ... قضــــاء الاستئناف قد استنتج ... انه من غير الممكن تحديد سبب الحــادث ... فان محكمـــة الاستئناف تستطيع ، مع هذه الوقائع ، ان تقضى بعدم ثبوت الخطأ الذى يقع عبء اثباته على عاتق HERBERT (المدعى) » .

وعلى نفس المنوال ، رفضت النقض الفرنسية (٩٥) طعنا بالنقض ضد حكم استئناف باريس الصادر فى ١١ يونيو ١٩٥٨ الذى كانت قد قررت بمقتضاه ، رفض دعوى التعويض التى اقامها الراكب مجامـــلة الذى أصيب فى حادث وقع خلال نقله بتلك الصفة ، وكانت حجتها فى ذلك ، ان ظروف الحــادث قد ظلت مجهولة ، وأن فقد السائق ســيطرته على السيارة لا يكفى للقول بوجود خطأ فى جانب الناقل .

وجاء فى حيثيات حكم النقض « ان قضاء الموضوع ... يستطيع أن يقرر ، دون تناقض sans contradiction ، فى حالة ما اذا كانت

(٩٤) مشار اليه من قبل . CASS. Civ. 19-5-1958.

(٩٥) CASS. Civ. 2-6-1961 : Bull. Civ 1961-2-297, n° 412

وكانت ظروف الحادث التى صدر بصددها الحكم كما يلى :

(أ) فقد السائق سيطرته على سيارته أثناء محاولته غلق الباب الذى كان قد فتح مما أدى الى اصطدامه بشجرة .

(ب) ان الشاهد الذى كان يسير على مقربة خلف السيارة لم يذكرها من شأنه ان يحدد سبب انحراف الســياره .

V. ausss : CASS. Civ. 28-1-1959 : Bull. Civ. 1959-2-62, n° 93-8-6-1961 : Bull. Civ. 1961-2-309, n° 309

ظروف الحادث يكتنفها الشـــك ، انه لا لوم يمكن أن يوجه الى سائق السيارة ، ونتيجة لذلك ترفض دعوى المسافر مجاملة بالتعويض .

لنتجه بعد ذلك الى اســتخلاص خطأ الناقل من ظروف الحـــادث وجعل ذلك أمرا حتميا يتعين على الشخص أن يقوم به .

١٣٦ — وكان ذلك بحكم شهير لها فى ٥ ابريل ١٩٦٢ (٩٦) ، الذى يعتبر خاتمة المطاف فى سلسلة قضائها الخاص بالنقل مجاملة ، قبل بدء مرحلة جديدة وصلت فيها الى تطبيق المسئولية عن الأشياء فيه .

وان كان هذا الحكم يعد فى حد ذاته بداية فعليــة لهذه المرحـــلة الجديدة فان ثمة تساؤلا يطرق الاذهان ، يرد على مضمون هذا الحكم وما قرره من مبادىء تثير تساؤلا آخر عما اذا كانت تلك المبـــادىء تمثل جديدا فى هذا المجال ؟

وجاء فى صدر حكمها « حيث أن محكمة الاستئناف قد ثبت لديها أن الطريق كان متسع ، والأرض جافة وبحالة ممتازة ، وأن السيارة فى نهاية دوران خفيف ، صعدت على الرصيف الأيمن ، لتصدم بشجرة بعد حوالى (٢٧ مترا) ، ... وأن السيارة كانت بحالة جيدة ، الا أن « الناقل » قد فقد سيطرته عليها ولم يمكن تحديد السبب الذى ادى الى ذلك » .

« حيث أن فقد السيطرة على قيادة السيارة ، أثناء سيرها ، من جانب الناقل يكون خطأ ، طالما لم يثبت أنه يرجع الى سبب اجنبى عن هـــذا الناقل » .

ومن تقصى هذا الحكم يبين ما يلى (٩٧) :

١ — أنه يتعين على الراكب مجاملـــة المضرور فى الحادث الذى وقع ، اثبات خطأ الناقل مجاملة .

---

(٩٦) CASS. Civ. 5-4-1962 : D. 1963, J. p. 78

(٩٧) وكانت الظروف التى صدر بمناسبتها الحكم كما يلى :

سيارة يقودها المدعو MARENA صـــعدت ، بعد اجتيازها الدوران خفيف ، على الرصيف لتصطدم بشجرة مما ترتب عليه اصابة ALLEMAN الراكب مجاملة بينما قتل الناقل . رفع الراكب المضرور دعواه بالتعويض ضد ارملة الناقل المتوفى وشركة التأمين على أساس المادة١٣٨٢ مدنى فرنسى . صدر حكم من قضاء اول درجة La décision entrprise مقررا مسئولية الناقل المتوفى على الاساس المذكور . وأمام الطعن فيه باستئناف ، صدر حكم استئناف اكس ١٩٦٠/٣/٢٩ بتأييد الحكم الاول فيما قضى . وطعن بالنقض فى الحكم الاخير ، طعنا كان مبناه : ان الحكم محل الطعن لم يثبت علاقة السببية بين خطأ الناقل فى سيره بسرعة فائقة ووقوع الضرر . وكان الحادث قد وقع والطريق واسع وجاف غير منزلق وبحالة جيدة وظل سبب الحادث وفقد السيطرة مجهولا .

٢ — طالما أن سبب الحادث ظل مجهولا ، والظروف المحيطة بالناقل فى صالحه من حيث حالة الطريق والسيارة وما الى ذلك ، فان وقوع الحادث هذا دليلا على انه لم يظل مسيطرا على السيارة . ومن ثم ، وهذا هو المبدأ الذى قررته المحكمة ، فان فقد السيطرة هذا يعتبر فى حد ذاته خطأ يؤدى الى ترتيب مسئولية الناقل .

٣ — انه يجوز للناقل التخلص من تلك المسئولية ، باثبات أن فقد السيطرة يرجع الى سبب اجنبى عنه .

١٣٧ — ويتضح مدى ما يتسم به الحكم السابق من وضوح من مقارنته مع حكم آخر للنقض سبق وان قررت فيه هذا المبدأ وان كان بصورة اقل وضوح . ففى حكم ١٩ يوليو ١٩٥٦ (٩٨) . قالت : ان قضاء الاستئناف ، وقد ذهب ، من اجل القاء عبء التعويض بموجب المادة ١٣٨٢ على عاتق ورثة « الناقل » الى القول بأن هذا الناقل قد فقد السيطرة نتيجة سيره بسرعة فائقة ، وأن فقد السيطرة الذى لا يرجع الى مرض malaise ، يكون خطأ ، يعتبر السبب الذى ادى لوقوع الحادث ؛ فانه لا يكون قد خالف النصوص .

وكانت وقائع القضية التى بصددها الحكم تدور على النحو الآتى :

فقد صدر حكم ١٩ يوليو ١٩٥٦ فى قضية مماثلة فى ظروفها لتلك التى صدر بصددها حكم ٥ أبريل ١٩٦٢ .

سيارة يقودها PERGET وبها الطبيب GAUCHY راكبا على سبيل المجاملة ، صعدت على الرصيف الأيسر ثم سقطت فى حفرة . أصيب الراكب فى هذا الحادث ، وقام برفع دعواه بالتعويض على ورثة الناقل الذى كان قد توفى ، وذلك على أساس المادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى وقضى من جانب النقض بمسئولية الناقل عن فقد السيطرة الذى اعتبرته المحكمة خطأ ما لم يثبت انه يرجع الى مرض اعترض السائق ، ورفضت الطعن ضد حكم استئناف اورليانز الصادر فى ٢٨ يونية ١٩٥٤ .

وهناك تشابه فى الظروف المحيطة بالحادث فى القضيتين : حيث كانت الرؤية ممتازة وكذلك السيارة .

---

(٩٨) CASS. Civ. 19-7-1956 : Bull. Civ. 1956-2-307, n° 476

ومع تشابهه في الظروف بينهما ، أدى الى القضاء على صعيد الاثبات بنفس المبدأ فيما يتعلق باعتبار فقد السيطرة مكونا في حد ذاته للخطأ ، فقد ظل بينهما اختلاف ينم عن أن الأول كان أقل وضوحا من الثاني .

ذلك انه بالنسبة لأسباب الاعفاء ، حيث يتجسد الفارق بينهما ، نجد أن حكم ٥ ابريل ١٩٦٢ قد اورد العبارة في صيغة تتسم بالشمول الذي اضفى وضوحا على ماهية تلك الأسباب بقوله « ما لم يثبت ان فقد السيطرة ، يرجع الى سبب أجنبي عن هذا الناقل » ، بينما ذهبت في الآخر (١٩ يوليو سنة ١٩٥٦) الى القول « أن فقد السيطرة الذي لا يرجع الى مرض ، يكون خطأ ويعتبر السبب الذي أدى لوقوع الحادث » . الأمر الذي يفهم منه أن الحكم قد قصر أسباب الاعفاء على الحالة التي ذكرها وهي مرض الناقل الذي يعتبر مانعا من اعتبار فقد السيطرة مكونا لخطأ على عاتقه .

بل واكثر من ذلك ، فاننا نرى تناقضا بينهما من حيث اسباب الاعفاء من المسئولية التي حددها الحكم الأول (سنة ١٩٦٢) في كل سبب أجنبي عن الناقل ، لأن اي سبب يتعلق بالسائق ، لايؤدي الى اعفائه الأمر الذي يتعارض مع ما ذكره حكم (سنة ١٩٥٦) في هذا الصدد واعفائه السائق للمرض .

واذا كان القضاء (٩٩) قد اجاز من قبل فكرة فقد السيطرة ، فاننا نجد مع ذلك حكما آخر لمحكمة استئناف مونبلييه يدل على استخدام القضاء لفكرة فقد السيطرة قبل تأكيدها من جانب النقض بثمانية وثلاثين عاما ، في حكم لها بتاريخ ٨ اكتوبر ١٩٢٤ (١٠٠) حيث استخلصت المحكمة خطأ السائق ، من واقعة اصطدام السيارة بعدة أشجار على الطريق والتي تتضمن في الواقع ما يدل على فقد السائق سيطرته على سيارته مما يفترض معه انه كان يسير بسرعة كبيرة . وجاء في حيثيات حكم استئناف مونبلييه السابق :

« حيث ان ظروف الحادث تدل démontré على ان « الناقل » قد ارتكب خطأ يرتب المسئولية » . « وحيث ان السيارة قد اصطدمت

---

(٩٩) CASS. Civ. 18-4-1956 : D. 1956, p. 389-24-4-1958 : Bull. Civ .1958-2-190, n° 284

(١٠٠) MONTPELLIER; 8-10-1924 : Rec. Pér. ASS. 1924, p. 411.

بعدة أشجار كائنـــة على الطريق ، فان هـــذا يدل indique على أنه لم يكن مسيطرا على سيارته sa machine مما يؤدى الى افتراض أنه كان يسير بسرعة فائقة ، وأن هذه الوقائع تكون على عاتقه خطأ يتعين أخذه فى الاعتبار » .

١٣٨ — ودعما لصرح بناء قضائها الجديد ، درجت محكمة النقض الفرنسية على اتباع هذا الاتجاه فى أحـــكام متوالية ، وقد كانت صياغتها له فى عبـــارات تضفى عليه من الوضـــوح ما هو كفيل بتأكيده وتعميق جذوره . ومن ثم كان حرصها على القاء التزام بضرورة استنتاج خطأ السائق تلقائيا من فقد السيطرة » على عاتق قاضى الموضوع وســـوف نستعرض حكم النقض فى ٢١ ديسمبر ١٩٦٢ (١٠١) الذى يتضمن ما يدل على وجود مثل هذا الالتزام بضرورة استنتاج الخطأ من فقد السيطرة مع بقاء أسباب الحادث مجهولة ، والذى الغت فيه النقض حكم الاستئناف الذى قضى بغير ذلك ، ومن ثم يشـــكل أمـــرا يستحق أن نقف عنده . وجاء فى الحكم ما يلى :

« حيث ان MOIREAU قد صدم بسيارته التى كان يقودهـــا ليلا ، حائطا كائن على حافة الطريق ، مما ترتب عليه اصابة HALMA الراكب مجاملة معه فى سيارته « .... » حيث أن محكمة الاستئناف قد كشفت relevé أن سيارة .M التى كانت تسير باضاءة معتادة فى طريق مستقيم ومبلل خفيفا ، قد انحرفت عن الطريق ، بعد أن مـــالت اتجاه اليسار لتفادى موقع للاشغال العامة ، لتصطدم بحائط « .... » حيث أن دعوى .H (الراكب) قد رفضت بحجة أن ركاب السيارة وهم الشهود الوحيدون لم يذكروا ما من شأنه أن يوضح ظروف الحادث أو لم يذكروا الا مجرد استنتاجات افتراضية ، ومع بقاء سبب انحراف السيارة غير معروف ، فان قضاة الموضوع لم يتخلصوا من الوقائع constatations الدالة على أن .M قد فقد السيطرة على سيارته ، ما يترتب على ذلك بالضرورة nécessairement من نتائج les conséquences qui s'en évincaient . ومن ثم فان الحكم يعوزه الاساس القانونى . » وقررت الغاء حكم استئناف باريس الصادر فى ١ نوفمبر ١٩٦٠ .

---

(١٠١) CASS. Civ. 21-12-1962 : D. 1963, p. 418, note, BORE

وفى نفس المعنى CASS. Civ. 15-10-1964 : Gaz, Pal. 1964-2-456

وجاء فيه أن رفض قضاء الموضوع دعوى الراكب مجاملة بالتعويض بحجة عدم ثبوت خطأ الناقل يعني أن هذا القضاء لم يستخلص من الوقائع ما يترتب بالضرورة من نتائج

ونظرا لما يمثله هذا الحكم من أهمية لا تقل عن حكم أبريل سنة ١٩٦٢ فاننا ، وقبل ان نحدد ما يتضمنه من مبادىء ، نرى ضرورة القيام بدراسة تحليلية موجزة له حتى يتراءى الى اى مدى يعتبر تطبيقا لحكم النقض السابق وانه من شأنه اضفاء قوة على ما يتضمنه من مبدأ الخطأ الواقعى واعتبار فقد السيطرة فى حد ذاته خطأ ما لم يثبت انه يرجع الى سبب اجنبى عن السائق .

١٣٩ — دراسة تحليلية لحكم ١٩٦٢/١٢/٢١ :

١ — لقد اثبت قضاء الموضوع ، بموجب حكم استئناف باريس المذكور فى حكم النقض ، أن سائق السيارة كان يسير بها ليلا ، باضاءة معتادة ، وفى طريق مستقيم ومنزلق خفيفا بفعل الامطار . وكان معه عدة اشخاص راكبون على سبيل المجاملة .

٢ — أثناء محاولة السائق تفادى احدى مواقع الاشغال العامة ، انحرفت منه السيارة يسارا لتصطدم بحائط كائن على حافة الطريق ، مما ترتب عليه اصابة أحد هؤلاء الركاب على سبيل المجاملة ، الذى قام برفع دعوى بالتعويض على هذا السائق الذى قام بنقله كذلك . وكانت الدعوى مبينة على أساس المادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى .

٣ — ولم يقدم شهود الحادث وهم باقى ركاب السيارة ما من شأنه ان يلقى الضوء على ظروف الحادث وأسباب انحراف السيارة ، الا مجرد افتراضات لم تسعف فى التوصل الى الحقيقة .

٤ — اما وقد كان الأمر كذلك ، فان محكمة الاستئناف رفضت دعوى التعويض ، وقررت عدم مسئولية الناقل لعدم ثبوت خطأ محقق على عاتقه ، نظرا لبقاء سبب الحادث مجهول وغير محدد « حيث تسبيب حكم الاستئناف » .

٥ — قررت الدائرة المدنية لمحكمة النقض الفرنسية الغاء هذا الحكم بنعيها عليه أنه لم يستنتج ، وهذا ضرورى على حد تعبير النقض ، خطأ السائق من فقد سيطرته على السيارة أثناء سيرها ، طالما لم يثبت انه يرجع الى سبب أجنبى عنه مثل وجود عائق يتمثل فى احدى مواقع الاشغال العامة التى لا توجد عليها اى اشارة للتحذير .

وعليه فاننا نستطيع ، وقد بات واضحا من التحاول الموجز السابق موقف قضاء الموضوع وقضاء المحكمة العليا ، أن نستخلص من الحكم المبدىء التالى :

١ — أن مؤدى قضاء المحكمة العليا فى هذا الحكم ماثل ، ولا شك فى ذلك ، فى أن كل حادث يجد سببه بالضرورة اذا ما ظلت ظروفه مجهولة ، فى فقد السائق سيطرته على السيارة اثناء سيرها ، وهذا فى حد ذاته كافيا لترتيب مسئوليته بادىء — ذى — بدء دون اشتراط اثبات المضرور لخطأ محقق فى جانبه وطالما لم يثبت أن فقد السيطرة هذا يرجع الى سبب أجنبى عن هذا السائق (١٠٢) وهو نفس المبدأ الثابت بحكم ابريل سنة ١٩٦٢ .

٢ — أنه يتوجب على قضاء الموضوع فى حالة عدم التوصل الى تحديد ظروف وأسباب الحادث التى ظلت مجهولة أن يستنتج من ذلك من النتائج ما هو ضرورى : أن الحادث يرجع فى هذه الحالة الى فقد السيطرة المكون للخطأ . ونعتقد ، أنه بالتزام مثل هذا على قاضى الموضوع ، فأن محكمة النقض الفرنسية تكون قد اضافت الى حكم ابريل سنة ١٩٦٢ من الجديد الذى من شأنه أن يقوى قضاءها المذكور (١٠٣) .

وقد أكدت النقض قضاء ٥ ابريل ١٩٦٢ فى احكامها اللاحقة فى حالة أصطدام سيارة بشجرة ما دام الطريق بحالة جيدة وجاف غير منزلق (١٠٤) وعندما انحرفت السيارة دون العثور على آثار للفرامل (١٠٥) وعندما تنبهر ابصار السائق بفعل أضواء سيارة آتية من الاتجاه المقابل مما يؤدى الى فقد سيطرته على السيارة (١٠٦) وكذلك عند انحراف السيارة ووقوع الحادث بفعل الحصى فى الطريق دون أن يتمكن السائق من تهدئة سيارته (١٠٧) .

---

(١٠٢) انظر بيسون فى تعليقه على الحكم : BESSON : Rec. gén L. J. et Rép. comm. 1963, p .610, n°409

(١٠٣) انظر فى نفس معنى حكم ١٩٦٢/١٢/٢١ والزام قاضى الموضوع بضرورة استنتاج الخطأ تلقائيا من ظروف الحادث : CASS. Civ. 16-5-1962 : Bull. Civ. 1962-2-315 n° 444

(١٠٤) CASS. Civ. 3-12-1964 :J.C.P.1956-2-14146

(١٠٥) CASS. Civ. 16 - 5 - 1962 : op. Cit.

(١٠٦) CASS. Civ. 16-5-1962 : D. 1964, p. 384

(١٠٧) CASS. Civ. 27-2-1963 ;Bull. Civ. 1963-2-143, n° 193

الفرع الثانى

نظام الخطأ الواقعى يتضمن قرينة قضائية تعادل فى قوتها القرينة القانونية

١٤٠ — يتضح لنا مما سبق ذكره من أحكام مدى ما لحق الاثبات التقليدى لخطأ الناقل مجاملة من تطور على يد محكمة النقض الفرنسية . فقد كانت فى أول الأمر ، وحتى حكم ١٩٦٢/٤/٥ خلا بعض الاحكام لها ، تشترط ضرورة قيام الراكب مجاملة باثبات خطأ محقق على عاتق الناقل .

وأمام ما كان يعترض المضرور من صعوبات ، وبصفة خاصة ازاء بقاء أسباب الحادث مجهولة وغير معروفة ، اتجهت محكمة النقض الفرنسية ، وعبء الاثبات ما زال على عاتق المضرور أيضا فى هذه المرحلة ، الى اجازتها قيام الأخير باثبات خطأ الناقل عن طريق اثبات أن الظروف المحيطة به كانت فى صالحه . أما وقد فشلت حيث كانت تستهدف من وراء قضائها المتعلق بالاثبات غير المباشر للخطأ تقديم مساعدتها للمضرور ، نجدها تتدخل — رغبة منها فى تحقيق هدفها المنشود — بارساء نظام الخطأ الواقعى واستخلاص الخطأ من فقد السيطرة الذى يدل عليه وقوع الحادث الذى ظلت ظروفه مجهولة وكان ذلك بحكم ١٩٦٢/٤/٥ حيث اعتبرت وقوع الحادث فى ظل هذه الظروف دليلا على فقد السيطرة الذى اعتبرته فى حد ذاته مكونا لخطأ فى جانب الناقل الأمر الذى يؤدى الى ترتيب مسئوليته عن هذا الحادث ما لم يثبت انه يرجع الى سبب أجنبى عنه . ولا يفوتنا ان نذكر ، أن الأمر لم يقف بها عند هذا الحد بل انها ذهبت الى ابعد من ذلك بكثير حيث أوجبت على قضاء الموضوع ، كما ذكرنا ، ما دامت ظروف الحادث وأسبابه غير معروفة ، ضرورة استخلاص الخطأ من خلال استنتاجه فقد السيطرة الذى يدل عليه وقوع الحادث .

ولا يسعنا هنا الا القول بأنه ، وقد أصبح المضرور لا يقوم باثبات شىء سوى الواقعة المادية للحادث ، فان ما كان يثقل كاهله من قبل بخصوص عبء اثبات الخطأ — الذى اعفى منه عمليا بموجب قضاء فقد السيطرة — قد أضحى أمرا نظريا بحتا .

ولكن قبل المضى فى موضوع دراستنا هذه نرى من الضرورى أن نتوقف عند هذا القول الذى ربما يثير الشك .. وهنا نطرح تساؤلا بالغ

الدقة يحتاج الى اجابة لا تقل عنه فيها ، مؤداه : هل يمكن القول بأن محكمة النقض لما نزل بقضائها هذا ، تخضع الناقل مجملة للمسئولية الخطئية المنصوص عليها فى المادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى مقابلة للمادة ١٦٣ مدنى مصرى ؟

ام ان الامر قد غدا ، بموجب قضائها المذكور ، يجرى على نحو آخر وتكون قد ادخلت المسألة فى نطاق مختلف له أبعاده ونتائجه فيما يتعلق بعبء الاثبات على وجه الخصوص ، لتقترب مع المادة ١/١٣٨٤ مدنى فى هذه النقطة المتعلقة بالاثبات على الاقل ؟ ، واذا كان الأمر كذلك هل كانت النقض تمهد لاخضاع الناقل الاخير ، ومن ثم كان قضاء فقد السيطرة الخطوة الأولى على طريق تطبيق هذا النص السابق الذى تحقق فعلا سنة ١٩٦٨ ؟

وخلاصة ذلك نتساءل فى عبارة وجيزة عما اذا كانت محكمة النقض قد اقامت فعلا قرينة خطأ على عاتق الناقل ، الأمر الذى يؤدى الى ثقل عبء الاثبات ؟ نتولى الاجابة على كل هذه التساؤلات فيما يلى ، ثم نعقب ذلك بانتقاد لفكرة الخطأ الواقعى .

١٤١ — ويمكننا القول اجابة على التساؤلات السابقة ، أن الفقه قد انقسم على نفسه غداة صدور قضاء النقض باعتبار فقد السيطرة خطأ فى ذاته . فعلى حين ذهب البعض (١٠٨) الى القول بأن قضاء النقض هذا مازال فى نطاق المادة ١٣٨٢ ، وضرورة اثبات خطأ على عاتق الناقل مجاملة ، هذا الاثبات الذى لم يفترض وانما لحقه شىء من المرونة assouplie ، ذهب البعض الاخر (١٠٩) الى القول بأن محكمة النقض قد استحدثت créé قرينة خطأ حقيقية على عاتق الناقل مجاملة وهى قرينة وسط بين القرينة القضائية والقرينة القانونية .

مدى اتفاق فكرة الخطأ الواقعى مع المادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى المقابلة للمادة ١٦٣ مدنى مصرى :

١٤٢ — ان القول باعتبار وقوع الحادث يرجع الى فقد سيطرة السائق على سيارته طالما ظلت أسباب الحادث مجهولة وغير محددة

---

(١٠٨) SODIERE : Rev.tr. Civ. 1964, P. 735, n. 1

(١٠٩) BOR : D. 1963, P. 21

فى مقاله الذى يتساءل فيه عما اذا كانت محكمة النقض قد أوجدت قرينة على عاتق الناقل مجاملة : مشار اليه فيما سبق .

واعتبار فقد السيطرة الذى يدل عليه وجود الحادث — والذى أوجبت النقض على قاضى الموضوع استخلاصة فى ظل هذه الظروف المجهولة — خطأ فى حد ذاته ، هذا القول ليس من شأنه أن يؤدى الى القول بأن قضاء النقض قد بات يقضى خارج نطاق المسئولية على أساس الخطأ والثابت منذ سنة ١٩٢٨ . هذا اتجاه جانب من الفقه .

وقال الاستاذ روديير (١١٠) فى هذا الصدد أن ماينبغى انكاره هووجود قرينة خطأ على عاتق الناقل مجاملة .

ويضيف فى موضوع آخر تأكيدا لذلك ، فى تعليق له على حكم الدائرة الجنائية التى رفضت قضاء فقد السيطرة ، أن القضاء مازال فى نطاق القاعدة المنصوص عليها فى المادة ١٣٨٢ ، وأن قضاء الدائرة المدنية فى هذا الصدد ثابت ومطابق للقاعدة التى رسخت منذ سنة ١٩٢٨ (١١١) . وخلاصة هذا الرأى اذن أن باعتبار فقد السيطرة ، مستخلصا من الظروف غير المحددة للحادث ، خطأ يرتب مسئولية الناقل ، فان محكمة النقض كانت لما تزل تقضى فى نطاق تطبيق المادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى لجوءا منها الى قرينة قضائية (١١٢) .

---

(١١٠) RODIERE : Rev. tr. Civ. 1965, P. 118, n. 2

وكان ذلك بمناسبة تعليقه على حكم استئناف بو فى ١٩٦٤/١/١٦ المنشور أيضا بمجلة دالوزسنة ١٩٦٤ ص ٥١٠ ، والتى قالت فيه أن القول بأن فقد السيطره يكون بذاته خطأ ، مادام سبب الحادث مجهولا وطالما لم يثبت أنه يرجع الى سبب أجنبى عن السائق ، مازال فى نطاق المادة ١٣٨٢ .

(١١١) RODIERE : Rev. tr. Civ. 1965, P. 347, n° 2

بمناسبة تعليقه على حكم الدائرة الجنائية بمحكمة النقض الفرنسية بتاريخ ١٩٦٤/٧/٩ حيث رفضت به قضاء فقد السيطرة ، وحكم الدائرة المدنية لنفس المحكمة فى ١٩٦٤/١٢/٣ . والذى الغت بمقتضاه حكم استئناف ريش لان الاخيرة لم تستخلص الخطأ من فقد السيطرة .

وانظر فى نفس المعنى : SCHIMDT : chron. op. Cit. J. CL. Respons. Civ. 1973. Part. 3

ويرى « أنه لاتوجد قرينة خطأ على عاتق الناقل مجاملة ولكنه خطأ ثابت prouvée فى كل مرة يفقد فيها الناقل سيطرته على السيارة P. 5, n. 35

« وبعبارة أخرى ، فانه يكفى بالنسبة للراكب مجاملة ، أن يثبت ان السائق لم يكن مسيطرا على سيارته حتى يثبت خطأ الاخير . ان المحكمة لم تقل ابدا بأن الراكب يعفى من عبء اثبات خطأ الناقل وهى الحالة الوحيدة التى يمكن القول فيها بقرينة الخطأ . ان محكمة النقض (حكم ١٩٦٢/٤/٥) قد سهلت اثبات الخطأ ولم تنشىء قرينة خطأ .

« ان قضاء النقض هذا لا يتعارض مع قضاءها السابق حيث تتطلب دائما اثبات خطأ على عاتق الناقل »

(١١٢) SAVATIER : note, D. 1968, P. 180

اذا كان هذا الكلام ، قد يثير ولو ظاهريا نوع من الاقتناع ، الا أن شكا يكتنفه ، مع التسليم منه جدلا ، الأمر الذى يدفعنا الى القول وبغض الطرف عن ذلك أنه قول يفتقر الى الواقعية ، ولا يأخذ فى الاعتبار مايترتب على نظام الخطأ الواقعى من نتائج عملية تشبه الى حد كبير تلك النتائج المترتبة على قرينة المادة ١٣٨٤/١ مدنى فرنسى ، الامر الذى نتولى اثباته فيما يلى :

١٤٣ — قرينة قضائية على عاتق الناقل مجاملة تعادل القانونيه :

نعرف أن القرائن تعد من الوسائل التى قررها المشرع لاثبات الوقائع القانونية . ونص عليها المشرع المصرى فى المادتين ٩٩ ، ١٠٠ من قانون الاثبات وكذلك المشرع الفرنسى فى المواد ٦٣٤٩ الى ٦٣٥١ مدنى فرنسى .

فقد نصت المادة ٩٩ من قانون الاثبات المصرى على القرائن القانونية بقولها « القرينة القانونية تغنى من تقررت لمصلحته عن أية طريقة أخرى من طرق الاثبات ، على أنه يجوز نقض هذه القرينة بالدليل العكسى مالم يوجد نص يقضي بغير ذلك » .

وتناول المشرع المصرى القرائن القضائية فى المادة ١٠٠ من قانون الاثبات بقوله « يترك لتقدير القاضى استنباط كل قرينة لم يقررها القانون ، ولايجوز الاثبات بهذه القرائن الا فى الاحوال التى يجوز فيها الاثبات بشهادة الشهود » .

ويقصد بالقرينة بصفة عامة ، استنباط واقعة متنازع عليها من واقعة اخرى ثابتة فتكون الثانية قرينة على الأولى (١١٣) وهى نوعان :

١٤٤ — (١) القرائن القانونية :

حيث يقوم المشرع باستنباط أمر غير ثابت مما يغلب وقوعه عملا فى طائفة معينة من الحالات فيبنى عليه قاعدة عامة ينص عليها فى صيغة مجردة . (١١٤)

خصائص القرائن القانونية :

(أ) لا تكون كذلك الا اذا نص عليها المشرع .

---

(١١٣) أنظر اسماعيل غانم ، أحكام الالتزام ، ص ٥٠٤ فقرة رقم ٣٢٦ .

(١١٤) سليمان مرقس ، المرجع السابق ، ص ٩٧٦ فقرة رقم ١٠٤٨ .

(ب) توافر الصفة الآمرة فيها ، بحيث يتعين على القاضى الأخذ بها متى توافرت شروطها . ويستتبع ذلك — أنها آمرة — أيضا أن تطبيقها يعتبر مسألة قانونية تخضع لرقابة النقض .

(جـ) أنها تؤدى الى الاعفاء القانونى من عبء الاثبات .

١٤٥ — (٢) القرائن القضائية :

(أ) أن المشرع لما يتناولها بالنص عليها .

(ب) أنها وسيلة للاثبات ، لا تؤدى الى الاعفاء منه حيث يتولى القاضى استنباط أمر غير ثابت من أمر آخر ثابت فى القضية المعروضة عليه بما تتضمنه من ملابسات ووقائع ولا يجوز للقاضى الاعفاء من عبء الاثبات لانه يتعين على الخصم اثبات تلك الواقعة التى يستخدمها لاثبات الأمر غير الثابت . تلك الوسيلة التى تسمى الاثبات بالدلائل .

(جـ) أن للقاضى سلطة تقديرية واسعة منها معتمدا على ذكائه وفطنته وتطبيقها يعتبر مسألة واقع ولا رقابة عليه من محكمة النقض فى ذلك .

١٤٦ — ويتضح لنا باستجلاء القضاء السابق ، أن محكمة النقض الفرنسية قد توصلت ، بقضاء السيطرة واستخلاص القاضى للخطأ من الوقائع اذا ما ظلت اسباب الحادث مجهولة واعتبار الحادث يرجع بالضرورة الى فقد السيطرة الذى اعتبرته خطأ فى حد ذاته ، الى ايجاد قرينة قضائية (١١٥) على خطأ الناقل مجاملة تقترب عملا فى قوتها من القرينة القانونية بالرغم من عدم وجود نص ، أنها تشبه تلك القرينة التى تقع على عاتق الحارس المنصوص عليها فى المادة ١٣٨٤/١ مدنى فرنسى (١١٦) .

---

(١١٥) LAMBERT — FAIVRE : chron. op. Cit. D. 1969, P. 91 notamment P. 92

(١١٦) BESSON : note, op. Cit. Rec. gén. L. J. 1963, P. 610, n° 409

يقول فى ص ٦١١ : ان قضاء سنة ١٩٦٢ « يؤدى الى ازالة الاختلاف بين الغير الذي يتمسك بالمادة ١٣٨٤/١ والراكب مجاملة ، ذلك الاختلاف سيختفى كلية « اذا ما طبقت المادة ١٣٨٤/١ » .

وفى الحق ، فان ما نسلم به هنا ايضا ، أن محكمة النقض الفرنسية لم تكن لترغب ، بل لم تكن لتستطيع اقامة قرينة قانونية ، ولا يمكن الادعاء بأن فى نص المادة ١٠ من قانون الطرق فى فرنسا ما يتضمن ذلك .

فقد أوجب هذا النص على كل سائق « أن يظل مسيطرا على سرعته وأن يقود سيارته بحرص وأن ينظم سرعته حسب صعوبات المرور ، أو العقبات المتوقعة » . وقال البعض أن هذا يتضمن التزاما بنتيجة على عاتق السائق يؤدى الى نقل عبء الاثبات .

وعندى أن هذا النص يتضمن ، ما يوحى على العكس ، بأنه يفرض على الناقل التزاما بوسيلة ....يقود سيارته بحرص avec prudence

وما يؤكد ذلك ، أن هذا النص قد ورد فى الجزء الخاص بتنظيم سرعة السيارة التى يتعين على السائق تنظيمها حسبما يتفق والعقبات فى الطريق الذى يسلكه . وعليه ، فانه يقع على عاتق المضرور ، فى حالة وقوع الحادث عبء اثبات ان السائق كان يسير بسرعة كبيرة بالنسبة للعقبات المتوقعة فى الطريق . أما وقد كان الأمر كذلك فان هذا النص لا يفرض على السائق الا « التزاما ببذل عناية ، ولا يمكن القول بأن مخالفة المادة المذكورة يتم اثباتها بمجرد وقوع الحادث (١١٨) . أن هذا النص لا يعالج — بحق — الا سرعة السيارة « وقصد به الحد من دعاوى المسئولية فى الطرق الوعرة « routes déformées »(١١٩) .

وترتيبا على ماتقدم ، فان القرينة التى أوجدتها النقض الفرنسية بحكم ٥ أبريل ١٩٦٢ ليست قرينة قانونية تستند الى نص قانونى أو لائحى (١٢٠) .

وانه ليمكن القول على وجه الاجمال ان محكمة النقض الفرنسية قد أوجدت بموجب حكم ٥ أبريل ١٩٦٢ قرينة خطأ على عاتق الناقل تقترب من نتائج المادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى ، ومجالها حيث لا تنطبق قرينة النص

---

(١١٧) SAVATIER : note, op. Cit., D. 1968.

(١١٨) BORE : chron. op. Cit. D. 1963, P. 21, notamment P. 26

(١١٩) NICOLAS : chron. op. Cit. la vie Jud, 1969, P. 6

(١٢٠) BORE : op. Cit. P. 26

الاخير » (١٢١) . ومن حالات ذلك بطبيعة الحال ، مسئولية الناقل مجاملة حسب قضاء النقض الفرنسية قبل عام ١٩٦٨ ، والوضع الحالى للقضاء المصرى ، حيث المسئولية الخطئية للناقل المذكور .

ويمكن أن نضيف هنا ، تأسيسا على ماسلف بيانه من خصائص للقرينة القانونية ، ان الصفة الآمرة للاخيرة تتوافر بلا شك فيما أوجدته النقض من قرينة بموجب الخطأ الواقعى المسائل فى فقد السيطرة ، ويدل عليها ، ولا مراء فى ذلك ، أن محكمة النقض قد أوجبت كما ذكرنا بموجب حكم ٢١ ديسمبر سنة ١٩٦٢ على قضاء الموضوع ضرورة استخلاص الخطأ باستنتاجه من فقد السيطرة الذى يدل عليه وقوع الحادث طالما ظلت الاسباب التى ادت اليه مجهوله ، والا كان من المتعين نقض حكمه .

كذلك وتاكيدا لوجود قرينة خطأ ، فان محكمة النقض وقد اجازت للناقل مجاملة فى قضاء ابريل سنة ١٩٦٢ التخلص من المسئولية باثبات السبب الاجنبى ، فانه يكون هناك بذلك تماثل بين وضعى المدعى عليهما فى القضاء المذكور والمادة ١/١٣٨٤ حيث لا يستطيع المدعى عليه فى الاخيرة التخلص من المسئولين الا باثبات السبب الأجنبى .

ويبين ذلك أيضا من حيث عبء الاثبات بأنه اذا كانت مكمة النقض لم تصرح باعفاء المضرور من عبء الاثبات ، بل انها تدخلت من أجل تسهيل عبء الاثبات واضفاء من المرونة عليه ، فاننا نرى مع البعض (١٢٢) أنه ترتب على قضائها المذكور اعفاء المضرور من عبء الاثبات من الناحية العملية وهذه حقيقة .

١٤٧ — وترتيبا على ما تقدم ، فانه لايسعنا ، اجابة على السؤال المطروح من قبل ، ومع عدم قيام المضرور عملا سوى باثبات واقعة الحادث الدالة فى حالة بقاء أسبابه مجهولة على فقد السيطرة المكون لخطأ الناقل ، الا القول بأن نظام الخطأ الواقعى لايتفق مع المسئولية التقصيرية القائمة على أساس اثبات الخطأ رقم ١٣٨٢ مدنى فرنسى ، ١٦٣ مدنى مصرى .

---

(١٢١) BORE : note, op. Cit. D. 1963, P. 418
JAUFRET : thése, op. Cit. 1963, P. 77
BONNET et PIPPOL : la responsabilité civile des accidenrs aux titre intéressé. dans. BEDOUR. PARIS, 1968, P. 254-268, notamment P. 257

(١٢٢) CAPITANT : note, les grandes arréts, 1970, P. 417, notamment, P. 426.

وقيل فى تعليل ذلك ، بأن النقض الفرنسية وقد أوجدت بقضاء أبريل سنة ١٩٦٢ قرينة قضائية لاتسقط الا باثبات السبب الاجنبى ، فان ذلك قد أدى الى تضييق الهوة التى تفصل بين الراكب مجاملة والغير الذى له الحق فى التمسك بالمـــادة ١٣٨٤/ ١ مدنى فرنسى ، مما ترتب عليه سقوط ما كان بين تلك القرينة وذلك النص من خلاف فى الاثر ماثل فى أن الاولى لاتعفى من الاثبات بخلاف الثانية (١٢٣)

١٤٨ — ولم يتوقف الامر بالبعض عند القول بقرينة قضائية بالخطـــأ تشبه فى قوتها القرينة القانونية ، بل ذهبوا الى القول بأن نظام الخطـــأ الواقعي يتضمن « قرينة مسئولية » حقيقية ، حيث اكتفى القضاء باثبـــات الواقعة المـــادية للحادث للقول بثبوت الخطأ وتقرر مسئولية الناقل على الرغم من بقاء أسباب الحادث مجهولة (١٢٤)

١٤٩ — ونضيف فى تأكيد ذلك افتراض محكمة النقض ، لا للخطـــأ فقط ، ولكن لعلاقة السببية أيضا.

وجاء فى حكم لها بتاريخ ٦ يناير ١٩٦٥ (١٢٥) ما يدعم قولنا : «حيث أن وجود ستة أشخاص فى سيارة بها أربعة مقاعد فقط يمثل حمولة زائدة بصفة مؤكدة ...... وأن الحكم (الاستئناف) قد أضاف أنه لاتوجد علاقة بين زيادة حمولة السيارة وفتح الابواب ... وانه قد استنتج أن الحادث كان نتيجة لفتح الابواب .

---

(١٢٣) BESSON : note, Rec. gén. L. J. et Rép. comm. 1953, P. 226, n. 385, notamment P. 228

فى هذا المعنى BORE : chron. op. Cit. D. 1963, P. 21, notamment P. 27

(١٢٤) RODELLAS : thése, op. Cit. 1960, P. 126

وفى نفس المعنى : BERAUD : chron. op. Cit. Rec. gén. L. J. Rép. comm. 1969, P. 233

(١٢٥) CASS, Civ. 6-1-1965 : Gaz. Pal. 1965-1-354 les consorts

فى قضية ، كان يقود فيها شخص سيارته ومعه اثنين من أصدقائه ، وقـــام بدعوة ثلاثة آخرين للقيام بنزهة ، وأثناء محاولته اتخاذ طريق غير ذلك الذى كان يسلكه صدم سيارة كانت تقف يمينا على حافة الطريق مما أدى الى فتح أبواب السيارة وسقوط أحد الركاب على الطريق مما أدى الى وفاته نتيجة اصابته . قام ورثته Les consorts برفع دعوى تعويض على أساس المـــادة ١٣٨٢ ، رفضت ذلك محكمة الاستئناف بالرغم من ثبوت خطأ الناقل بحجة عدم توافر علاقة السببية .

وحيث أنه لا يستخلص من ذلك أن زيادة الحمولة لادخل étreangère بفتح الابواب ، ومن ثم لا نستبعد علاقة السببية بين الخطأ الثابت ضد (السائق) COMINARDI والضرر ، فان محكمة الاستئناف لم تبرر حكمها قانونا .

وقررت الغاء حكم الاستئناف الذى رفض دعوى التعويض لعدم توافر علاقة السببية التى افترضت النقض وجودها بين خطأ الناقل الذى اثبت والمتمثل فى زيادة العدد وبين الضرر الذى وقع ، حيث تعذر على الاستئناف ربط هذا الخطأ مع سبب الحادث المتمثل فى فتح الابواب .

١٥٠ — والخلاصة فى نظرنا ، أن محكمة النقض الفرنسية وقد أوجبت فعلا ، وهذا من ناحية ، على القاضى استخلاص الخطأ من ظروف الحادث الذى لم يتم التوصل الى تحديد سببه الحقيقى ، طالما أن الظروف المحيطة بالناقل فى صالحه خاصة حالة الطريق والسيارة والطقس ، واعتبارها من ناحية أخرى فقد السيطرة خطأ فى حد ذاته يرتب مسئولية الناقل مجاملة ، وتأكيدها ذلك فى كثير من الاحكام التى أصبح فيها ذلك مبدأ ثابتا ومستقرا ؛ واطرادها فى استنباط الخطأ من نوع معين من الدلائل يتكرر وروده خلال كثير من القضايا المماثلة فى نطاق النقل مجاملة ، فان مما لاشك فيه « ان اضطراد القضاء على هذا الوجه ينتهى بأن يجعل لهذه الدلائل عملا قوة تعدل قوة القرائن القانونية بالرغم من عدم ورود نص عليها فى القانون ؛ بل يمكن مع الوقت أن يكون هذا القضاء عرفا قضائيا يعتبر مصدرا منشئا لقرينة قانونية بهذا المعنى » (١٢٦) .

١٥١ — وتأسيسا على ذلك ، ومع تأييدنا لقول الاستاذ هنرى مازو (١٢٧) » أن القضاء يستطيع بواسطة القرائن القضائية ، الوصول دائما الى نتائج مماثلة لما يترتب على تطبيق القرينة القانونية أفلا يمكن القول ، وهذا القول يؤيد ماسبقه ، بأن قضاء فقد السيطرة والخطأ الواقعى قد أقام على عاتق الناقل مجاملة قرينة مماثلة من حيث قوتها ونتائجها لتلك المنصوص عليها فى المادة ١٣٨٤/١ مدنى فرنسى مقابلة للمادة ١٧٨ مدنى مصرى ، ويكون بذلك قد خرج عن نطاق المسئولية الخطئية فى المادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى (١٦٣ مدنى مصرى) ؟ .

---

(١٢٦) سليمان مرقس ، المرجع السابق ، ص ٩٧٩ فقرة ١٠٥٢ . مع ملاحظة مثال ذكره فى هامش رقم ١ من نفس الصفحة .

(١٢٧) MAZEAUD (H.) : note, CASS. ReQ, 5- 1942 : S. 1942-1-125, notamment p. 126, n. 1.

١٥٢ — لاشك ، وهذا اعتقادنا ، أن ردا بالايجاب على هذا التساؤل هو أمر منطقى ، وذلك استنادا الى كل ماذكر سابقا ، ونضيف ، فى جلاء هذا الاعتقاد ودعمه ، ما يمثل اساسا آخر لهذا الرد بالايجاب على التساؤل السابق ، ونقصد به التماثل فى أسباب الاعفاء : المرض العضوى — العيب فى الشىء — القوة القاهرة .

(أ) المرض العضوى للسائق. défatllance physique du conducteur.

١٥٣ — يوجد فى هذه الحالة فرض نريد استبعاده اولا وقبل أية تفاصيل هو : أنه اذا كان العيب العضوى فى حد ذاته يعتبر خطأ فى جانب السائق وأثبت المضرور ذلك (السكر) فانه لاشك يؤدى الى مسئولية السائق . (١٢٨)

ويثور التساؤل بعد ذلك عن أوجه الشبه أو الخلاف بخصوص المرض العضوى للسائق كسبب للاعفاءمنقرينتى الخطأ الواقعى والمادة ١/١٣٨٤.

لقد قررت محكمة النقض الفرنسية (١٢٩) مسئؤلية الحارس على أساس (م. ١/١٣٨٤) بالرغم من مرضه العضوى . ومن ثم لايعتبر فى عرف المحكمة سببا للاعفاء من المسئولية فى نطاق هذا النص .

ويمكن القول بناء على ذلك ، أن هناك تشابها بين القرينتين (١٣٠) ، حيث لايجوز للناقل مجاملة بالمثل التخلص من المسئولية المترتبة على قرينة الخطأ الواقعى باثبات أن الحادث يرجع الى مرض عضوى (١٣١) ، لانهـا قد استوجبت (حكم ١٩٦٢/٤/٥) فى سبب الاعفاء أن يكون « أجنبيا عن السائق » .

---

(١٢٨) CASS. Civ. 26-10-1961 : Bull. Civ. 1961-2-498, n. 706

(١٢٩) CASS. Civ. 18-12-1964 : Gaz. Pal. 1965-1-202

(١٣٠) انظر العكس : BORE : chron. op. Cit. D. 1963, P. 21, notamment P. 29

STARCK : dr. Civ. 1972, t. 2, P. n° 235

حيث يرى كل منهما اختلاف بين قرينتى الخطأ الواقعى والمادة ١٣٨٤ من حيث مرض السائق العضوى والعيب فى الشىء .

(١٣١) انظر العكس : CASS. Civ. 25-10-1963 : Gaz. Pal. 1964-1-63-17-2-1966, D. 1966, P. 396

حيث أجاز الحكمان الاعفاء لمرض السائق المستقل عن ارادته .

(ب) العيب الميكانيكى فى السيارة :

١٥٤ — فى هذا النطاق أيضا ، نستطيع القول بأن ثمة تماثلا بين قرينة الخطأ الواقعى والمسئولية عن الاشياء .

وتفصيل ذلك أن القضاء الفرنسى قد رفض اعفاء الناقل مجاملة — فى نطاق (م. ١/١٣٨٤) — من مسئوليته باثبات وجود عيب ميكانيكى فى السيارة .

واذا كان حكم ٥ أبريل ١٩٦٢ يوحى بقصد محكمة النقض الفرنسية المخالف لذلك فى النقل مجاملة باجازتها للناقل فيه : — فى نطاق فكرة الخطأ الواقعى — التخلص من المسئولية باثبات هذا العيب ؛ وهذا واضح من حصر الحكم لاسباب الاعفاء فى كل سبب خارج عن الناقل ، لانها قد أزالت كل الشكوك بصدد ذلك لتقرير رفضه فى أحكام لاحقة (١٣٢) ،وأوجبت عليه أن يظل مسيطرا على السيارة حتى مع وجود هذا العيب .

(ج) القوة القاهرة :

١٥٥ — يتضح من أحكام القضاء كيف أن القوة القاهرة تعتبر سببا لدفع المسئولية فى نطاق كل من المادة ١/١٣٨٤ ، ونظام الخطأ الواقعى.

وقد اعتبر القضاء قوة قاهرة تؤدى الى اعفاء الناقل مجاملة من المسئولية سقوط حيوان أمام السيارة . (١٣٣)

أما وقد اتضح لنا مما تقدم ، كيف أن نظام الخطأ الواقعى يتضمن قرينة تشبه تلك الموجودة فى نص المادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى مقابلة للمادة ١٧٨ مدنى مصرى ، فاننا نوضح الان شروط تطبيق هذه القرينة ومجالها .

---

(١٣٢) CASS. Civ. 21-11-1963 : Bull. Civ. 1963-2-568, n° 759
فى حالة كسر عجلة القيادة .
وانظر فى التعليق على هذا الحكم : BESSON : Rec. gén L. J, Rép. comm. 1964, P. 273, n° 426
عكس ذلك : BORE : chron. op. Cit. D. 1965, notamment P. 29

(١٣٣) CASS. Civ. 10-4-1964 : D. 1965, P. 169 ,note, TUNC.

الفـــرع الثالث

شروط ومجال تطبيق قرينة الخطأ الواقعى وتطبيقه

١٥٦ — قدمنا أن القضاء الفرنسى — قضاء النقض بصفة خاصة — قد ألقى على عاتق الناقل مجاملة قرينة بالخطأ ، وذلك فى نطاق قضـاء فقد السيطرة . فقد استقر — فى فترة من الفترات — على القول بثبوت خطأ الناقل لمجرد وقوع الحادث ، اذ أن وقوعه يعد — على حد قول النقض هناك — دليلا على أنه قد فقد سيطرته على السيارة ، وأن فقد السيطرة هذا يعتبر خطأ . أن القضاء الفرنسى قد أوجد بذلك قرينة خطأ ، أطلقنـا عليه الخطأ الواقعى .

وأول مايلاحظ على هذا القضاء ، أن ماجرى عليه بشأن اثبات خطأ الناقل مجاملة على النحو سالف الذكر كان فى ظل ظروف خاصـة تحيط بالحادث وفى حالة معينة .

ونستطيع — بالنظر الى هذه الظروف — أن نتوصل الى شروط كان ينبغى توافرها حتى يتسنى استخلاص خطأ الناقل من فقد السـيطرة . ويمكننا بالاضافة الى ما تقدم تحديد مجال ذلك بمعرفة الحالات التى اتجه فيها القضاء الفرنسى الى استخلاص الخطأ بهذه الكيفية . لنصل فى النهاية الى تقييم لفكرة الخطأ الواقعى .

أولا : شروط تطبيق قرينة الخطأ الواقعى ومجاله . (١٣٤)

١٥٧ — من استقرار أحكام القضاء الفرنسى نسـتطيع أن نحدد شروطا يجب توافرها للقول بثبوت خطأ الناقل مجاملة لمجرد وقوع الحادث الذى على فقد السيطرة المكون لهذا الخطأ :

١ — أن تظل الاسباب الحقيقية للحادث مجهولة وغير محددة ، بحيث يجد المضرور نفسه أمام صعوبة فى اثبات خطأ محقق فى جانب الناقل .

٢ — أن يتولى قيادة السيارة سائق معين ، حتى يمكن القول بنسبة فقد السيطرة المكون للخطأ اليه . فاذا كان هناك عدة أشخاص يتناوبون القيادة ، فانه من الصعوبة تطبيق فكرة الخطأ الواقعى .

---

(١٣٤) أنظر : BORE : Chron. op. Cit., D. 1963, P. 21

٣ — أن تتضمن ظروف الحادث ما من شأنه أن يجعل السائق محتملا وممكنا .

وفى ظل هذه الشروط ، أقام القضاء الفرنسى نظام الخطأ الواقعى فى نطاق حوادث نقل الاشخاص مجاملة .

ومع ملاحظة عدم تطبيق النقض الفرنسية للمسئولية عن الاشياء فى الوقت الذى اقامت فيه ذلك النظام ، وكان هدفها ضمان تعويض الراكب المضرور بتسهيل مهمته فى اثبات خطأ الناقل ، فانه يمكن القول بأن مجال الخطأ الواقعى ينحصر فى الحالة التى قرر القضاء الفرنسى عدم تطبيق المسئولية عن الاشاء فيها ، وهى حالة ما اذا كان المضرور قد لحقه ضرر من شىء أشترك فى استعماله على سبيل المجاملة .

١٥٨ — ثانيا : تقييم الخطأ الواقعى :

١ — أن استخلاص خطأ الناقل من ظروف الحادث وفقد السيطرة أمر تعوزة الدقة . اذ لا يشترط ان يكون الحادث راجعا الى خطأ السائق نفسه ، فقد يرجع الى عيب ميكانيكى أو الى فعل المضرور .

٢ — أنه من الصعوبة تطبيق هذه النظرية فى جميع الحالات فى نطاق النقل على سبيل المجاملة خاصة فى حالة التصادم (١٣٥) . كذلك من الصعوبة تطبيقها فى حالات اخرى غير النقل مجاملة : فى كل حالة تفلت فيها سيارة أو شىء من الرقابة . (١٣٦)

٣ — ان محكمة النقض الفرنسية بقولها أن فقد السيطرة يعتبر خطأ فى حد ذاته ، تكون قد خلطت بين اثبات الخطأ واثبات الحادث .

٤ — أن فكرة الخطأ الواقعى لا تعد وكونها حيلة أراد بها القضاء توفير حماية فعالة للمضرور ، وذلك بايجاد قرينة مسئولية على عاتقه تتضمن افتراض الخطأ ونسبته ، وعلاقته السببية .

٥ — انها لا تخلو من التناقض . حيث تفترض هذه الاحكام خطأ السائق ولكن حيثياتها تكشف عن عدم امكانية تمييز caractériser هذا الخطأ . (١٣٧)

---

(١٣٥) BORRICAND : op. Cit., P. 23, n° 26

(١٣٦) NICOLAS : op. Cit.

(١٣٧) RODELLAS : thése, op. Cit., P. 126

١٥٩ — وعلى اثر ما توجه الى فكرة الخطأ الواقعى من انتقادات ، وباعتبار انها تقوم على الاستنتاج القائم على الافتراضات ، فقد رفضتها محاكم الاستئناف فى فرنسا ، بل بأكثر من هذا فقد ادانتها محكمة النقض الفرنسية ذاتها .

١٦٠ — رفض قضاء الاستئناف فى فرنسا لفكرة الخطأ الواقعى :

لقد رفضت بعض محاكم الاستئناف فى فرنسا هذه الفكرة . ويتضح ذلك من حكم لاستئناف شامبرى قالت فيه بأن ادعاء الراكب بالمجان أن انحراف السيارة عن الطريق يدل على عدم يقظة السائق وانه قد فقد سيطرته على السيارة ، لا يكفى للقول بثبوت خطأ هذا السائق ولا يتفق مع التزام ذلك الراكب باثبات خطأ محقق فى جانب الناقل حتى تتحقق مسئوليته . (١٣٨)

وفى انتقاد فكرة الخطأ الواقعى أيضا ، قالت محكمة ليل بأن انزلاق الدراجة البخارية وهى تحمل شخصين ، ليس كافيا لافتراض خطأ السائق ، اذ انه من الممكن أن يرجع الانزلاق الى فعل الراكب نفسه . وقررت رفض دعوى الراكب المضرور لان هذا الانزلاق لا يكفى لاثبات زيادة السرعة التى تعتبر خطأ . (١٣٩)

١٦١ — رفض النقض الفرنسية لفكرة الخطأ الواقعى :

اذا كانت الدائرة المدنية محكمة النقض الفرنسية قد أرست هذه الفكرة ، فقد رفضتها مع ذلك الدائرة الجنائية وكذلك الدائرة المشتركة بها ،

---

(١٣٨) CHAMBERY : 21-11-1955 : D. 1956, P. 47:

(١٣٩) LILLE : 24-6-1964 : Gaz. Pal. 1965, Somm. P. 16

انظر ايضا فى فكرة الخطأ الواقعى واستخلاص الخطأ من فقد السيطرة الذى يدل عليه وقوع الحادث :

Cour d'app. DE PAU : 16-1-1964 : D. 1964, P. 511

وجاء فيه ان القول بأن فقد السائق سيطرته على السيارة يعتبر خطأ ، لا يكون الا اذا كان من الممكن استخلاص فقد السيطرة هذه من مجموعه قرائن ووقائع قوية وواضحة ومطابقة .

انظر فى نقد الخطأ الواقعى أيضا :

Trib. grand. inst. DE MARSEILLE : 14-10-1964 :Gaz. Pal. 1965-1-130

وقالت فيه المحكمة أنه يجب التخلى عن الحيلة التى لجأ اليها القضاء وكانت تتحدث بذلك عن نظام الخطأ الواقعى فى النقل مجاملة ووجوب تركه .

لتستقر على هذا الرفض أيضا الدائرة المدنية . فقد قضت الدائرة الجنائية بمحكمة النقض الفرنسية برفض فكرة الخطأ الواقعى واستخلاص خطأ الناقل من مجرد فقد السيطرة على السيارة والذى يدل عليه وقوع الحادث. وكان ذلك فى حادث وقع أصيب من جرائه عدد من الأشخاص كانوا منقولين بالمجان ، وكانت الظروف المحيطة فى مصلحة الناقل . وقالت الدائرة بعدم ثبوت خطئه على الرغم من فقد السيطرة . (١٤٠)

واتجهت الدائرة المشتركة بمحكمة النقض الفرنسية الى ادانة فكرة الخطأ الواقعى . وجاء فى قضائها أن قول محكمة الاستئناف بأن انزلاق السيارة يرجع بالضرورة الى فقد السائق سيطرة عليها طالما لم يثبت انه يرجع الى سبب أجنبى ، انما هو استنتاج يقوم على الافتراض ولا يكفى للقول بوجود خطأ لم يثبت بصورة مباشرة . (١٤١) وكان قضاء الدائرة المدنية بمحكمة النقض الفرنسية الى جانب رفض فكرة الخطأ الواقعى أيضا وأن كان فى غير حوادث النقل مجاملة ..

فقد قضى بالغاء حكم الاستئناف الذى قرر مسئولية السائق عن حادث وقع للمار على أساس أن وقوع الحادث يدل على أن هذا السائق قد فقد السيطرة على السيارة وهذا فى حد ذاته يكفى للقول بخطئه .

وكان مبنى الالغاء ماثلا فى أن القضاء بمسئولية السائق على أساس المادة ٢ ، ١٣ مدنى يجب أن يوضح عناصر الواقع المكونة لخطأ السائق . (١٤٢)

---

(١٤٠) CASS. Crim. 9-7-1964 : D. 1965, P. 392

(١٤١) مشار اليه فيما سبق CASS, ch. MIX. 20-12-1968

(١٤٢) CASS. Civ. 12-2-1970 : BULL. Civ. 1970-2-43, n° 52

١٦٢ — خلاصة :

رأينا ان القضاء فى فرنسا كان يتطلب اثبات الخطأ على عاتق الناقل مجاملة حتى تتحقق مسئوليته وهو الوضع فى بلجيكا ومصر . أما عن النقل القائم على مصلحة للناقل ، فان الأحكام فى فرنسا قد اتجهت الى تطبيق قواعد المسئولية عن الاشياء فيه وهو أمر نرجىء عرضه الى القسم الثانى .

أما عن الموقف فى مصر وبلجيكا بخصوص هذا النقل فقد ذكرت من قبل أن القضاء البلجيكى والمصرى لم يعرف التفرقة بين هذا النقل والنقل مجاملة .

ان اثبات خطأ الناقل مجاملة كان شرطا جوهريا لتحقق ممسئوليته فى فرنسا بخلاف النقل القائم على المصلحة . ومن ثم نتساءل عن عبء اثبات صفة المجاملة فى النقل ؟

ان الاجابة على ذلك هى محور دراستنا فى الفصل القادم .

الفصل الثانى

عبء اثبات مجاملة النقل

١٦٣ — تمهيد وتقسيم :

خلص الينا مما تقدم أن ثمة صورا متعدده لنقل الاشخاص تختلف من حيث وجود المقابل وطبيعته . فبالاضافة الى النقل بعوض ، حيث يوجد عقد يلتزم بمقتضاه الراكب بأداء مبلغ نقدى للناقل مقابل عملية نقله ، توجد صورة أخرى هى ما نطلق عليها النقل المجانى ، مقصودا بالمجانية هنا معناها الواسع حيث ينعدم المقابل المباشر المسائل فى مبلغ نقدى وانما يوجد مقابل غير مباشر ، وقد لا يوجد مقابل من أى نوع . وذكرنا فيما سبق ، أن النقل القائم على المصلحة والنقل مجاملة هما وجهى هذه الصورة الثانية المقابلة للاولى .

ويتم النقل فى نطاق الوجه الأول لهذه الصور الثانية ، لمصلحة الناقل ، التى يكون تقديرها فى جانبه ، ومن ثم فانه لا تأثير لوجود مصلحة للراكب فى النقل — يتم عندئذ لمصلحة الطرفين المشتركة — أو عدمه ، وان وجود هذه المصلحة فى جانب الناقل ، يكفى فى حد ذاته لنفى صفة المجاملة فى النقل ، أيا كانت طبيعتها ، مادية او معنوية ، مع تحفظ يتعلق بالاخيرة ، مؤداه الا تكون مخالفة للنظام العام والآداب ، كما لا يشسترط أن تكون حاله ، وانما يكفى أن تكون محتملة ، بيد أنه ينبغى ، فى كل هذه الفروض ان تكون لدى النقل نية الحصول عليها وقت بدء النقل ، وهو وقت تقديرها فى جانبه .

فاذا لم تتوافر لدى الناقل تلك النية ، فان الأمر يتعلق بالوجه الثانى للصورة التى نحن بصددها ، وتتمثل فى النقل مجاملة ، وعليه يتم نقل الراكب على سبيل المجاملة البحته من جانب الناقل ، ودون اى قصد لديه ، وقت بدء النقل ، للحصول على مقابل من اى نوع .

أما وقد كان هناك اختلاف بين جهى الصورة الثانية المذكورة ، من حيث وجود المقابل ، وكما أوضحنا آنفا ، فان جدلا عميقا اثير حول الطبيعه القانونية ، لكل من النقل القائم على مصلحة للناقل ، والنقل مجاملة ، وانعكس على طبيعة المسئولية التى يخضع لها الناقل فيهما .

مما أدى الى اختلاف قواعد المسئولية التى يلتزم بموجبها الناقل بتعويض الراكب المصاب فى حادث وقع خلال نقله ، اختلافا ظل قائما ردحا من الزمن ليس قصير . فقد اتجه القضاء الفرنسى خلال مرحلة اسـتمرت حتى سنة ١٩٦٨ الى التفرقة ، بخصوص نظام المسئولية الذى يتعين تطبيقة فى حالة وقوع حادث ، بين النقل القائم على المصلحة والنقل مجاملة ، فعلى حين أخضع الناقل فى الاولى لقواعد المسئولية عن الاشياء ، وأجاز للراكب المضرور فيه مطالبة ناقله بتعويض عما أصابه ، نجده قد حظر ذلك على نظيره فى النقل مجاملة ، حيث أوجب عليه ، حتى يتمكن من الحصول على تعويض ، اثبات خطأ الناقل مجاملة أو تابعة .

ولذا فان أهمية بالغة لا يمكن انكارها ،كانت تناط باثبات صفة النقل مجاملة ، أم قائما على مصلحة للناقل ، وتتصل بأن تحدد على وجه الدقة الطائفة التى تدرج فى نطاقها هذه الصورة أو تلك ، من صـور النقل كى نتوصل الى تحديد نوع المسئولية الذى يخضع له الناقل .

الا ان الاتجاه نحو تطبيق قواعد المسئولية عن الأشياء ، ومن ثم تحقيق المساواة بين المضروريين فى كل من النقل القائم على مصلحة للناقل والنقل مجاملة ، وقد حدث بالفعل فى فرنسا منذ سنة ١٩٦٨ ، كان من شأنه أن يؤدى بداهة الى فقدان تلك المسألة ، اثبات صفة النقل ، كل أهميتها .

ولما كانت هـذه الأهمية نادرة فى الحياة العملية بالنسـبة لنقـل الأشخاص الذى نتم بموجب عقد نقل ، حيث لاشك فى طبيعته العوضيه ، فاننا نبحث المسألة فى نطاق النقل المجانى فى ظل نظام المسئولية الخطئية للناقل مجاملة والذى استمر حتى سنة ١٩٦٨ فى فرنسا ، لنرى كيف فقدت المسألة أهميتها هناك منذ ذلك الحين . وبعد ذلك نوضح المشكلة المتعلقة بعبء اثبات صفة النقل .

١٦٤ — أولا : أهمية اثبات صفة المجاملة فى النقل ، فى ظل نظام المسئولية الجنائية للنقل مجاملة :

تبرز الاهمية الكامنة وراء بحث هذه المسألة ، وتحديد من يقع على عاتقه ، الراكب أم الناقل ، عبء اثبات صفة المجاملة ، فيما يتعلق بتحديد نظام المسئولية الذى يخضع له الناقل ، حيث ينبغى تطبيق قواعد المسئولية عن الاشياء فى النقل القائم على مصلحة للناقل ، دون النقل مجاملة الذى حظرت النقض الفرنسية تطبيقها فيه منذ سنة ١٩٢٨ .

وبالاضافة الى ذلك ، فان هذه الاهمية تظهر بجلاء فيما يتصل بحصول او عدم حصول المضرور على حقه فى التعويض ، اذا ما كانت دعواه به ناشئه عن جريمة جنائية ؟ فاذا ما كان قد صدر حكم ببراءة الناقل عما نسب اليه جنائيا ، لعدم ثبوت خطأ فى جانبه ، فان الراكب مجاملة لن يستطيع الحصول على تعويض فى ظل قضاء يلزمه فى سبيل الحصول عليه ، باثبات خطأ الناقل ، وهو خطأ انتفى وجوده نظرا لتماثل الخطأ المدنى والجنائى فى فرنسا ، ومن ثم اعمالا لمبدأ حجية الأمر المقضى به للجنائى على المدنى ، بينما الأمر غير ذلك فى النقل القائم علىمصلحة للناقل كما سنرى .

واخيرا ، يجب الا يغيب عن الذاكرة ، أن أهمية بحث هذه المسألة ، غير خاف بخصوص استفادة المضرور من الضمان الناشىء عن التأمين الاجبارى . وسوف نتولى تفصيل ذلك فيما يلى :

١ — تحديد نظام المسئولية الذى يخضع له الناقل :

١٦٥ — بعد خلاف استمر طويلا ، على صعيد الفقة والقضاء ، وبحكم ٢٧ مارس ١٩٢٨ ، نستطيع القول ، بأن محكمة النقض الفرنسية قد حسمت ، مؤقتا على الاقل نظرا لاستمرار الخلاف وازدياده عمقا بعد سنوات منذ الحين المذكور ، المسألة المتعلقة بمسئولية الناقل مجاملة . فقد كان القضاء الفرنسى ، قضاء الموضوع بصفة خاصة ، يركز فى بعض أحكامه ، يؤيده الفقه جانب منه على المسئولية العقدية للناقل مجاملة ، وكان ذلك على نقيض من جانب آخر من أحكام القضاء المذكور ، انقسمت فيما بينها — حيث المسئولية تقصيرية — بين تطبيق قواعد المسئولية على اساس اثبات الخطأ وبين تطبيق قواعد المسئولية عن الأشياء ، ولكل منهما انصاره على صعيد الفقه ، لتتدخل محكمة النقض الفرنسية وتقضى فى جانب المسئولية الخطئية وباستبعاد المسئولية عن الاشياء والعقدية بطبيعة الحال ، مع تخويلها الراكب المضرور الحق فى الاحتجاج بقواعد الأولى اذا ما كان النقل قد تم لمصلحة الناقل ، ولو توافرت للمضرور فيه مصلحة فى نفس الوقت .

ويتضح مدى ما يتسم به مركز الراكب المضرور تجاه الناقل ، من اختلاف يرجع الى تحديد طبيعة النقل ، مجاملة أو لمصلحة الناقل ، اذا ادركنا أن تلك الطبيعة يتوقف عليها نوع المسئولية التى يخضع لها الناقل ومن ثم تؤثر فى مركز المضرور . ولعل الصعوبة تكمن هنا فى التوفيق

بين مصالح متعارضة ، حيث يريد المضرور الحصول على حقه فى التعويض ، وقواعد المسئولية عن الاشياء خير ضامن له ، هذا من جهة ، ومن جهة أخرى تتركز مصلحة الناقل فى الخضوع لنوع من المسئولية اقل جسامة ، ولاشك أن ذلك ماثل لديه فى ضرورة عدم مسئوليته الا فى حالة قيام المضرور باثبات خطأ فى جانبه ، وهو أمر ليس ميسور .

بيد أن المسألة تأخذ وجها آخر ، فى نطاق الوضع الحالى للقضاء الفرنسى ، الذى أجاز تطبيق قواعد المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة منذ سنة ١٩٦٨ ، الأمر الذى يدفعنا الى القول بأن اثبات صفة النقل قد فقد اليوم ، على الاقل من ناحية المسئولية (١) ، كل أهمية تقريبا .

٢ — فرصة المضرور فى الحصول على حقه فى التعويض (١) :

١٦٦ — من المسلم به فى فرنسا منذ سنة ١٩١٢ ، أن هناك تماثلا فى عناصر كل من الخطأ المدنى فى المادتين ١٣٨٢ ، ١٣٨٣ مدنى فرنسى ، والخطأ الجنائى فى المادتين ٣١٩ و ٣٢٠ ع فرنسى (٢) .

ولقد تجسدت الأهمية القصوى لذلك فيما يتعلق بما اذا كانت الدعوى المدنية بالتعويض ، ناشئة عن جريمة جنائية ، حيث يخضع القاضى المدنى لقاعدتين ، لا يهمنا سوى احداهما المتعلقة بحجية الأمر المقضى به للجنائى على المدنى ، دون الاخرى وتتصل بقاعدة الجنائى يوقف المدنى . ومؤدى الاولى ، أن ما قضى به جنائيا وكان القضاء به ضروريا للفصل فى الدعوى ، فانه يجوز حجية أمام القضاء المدنى الذى لا يستطيع انكاره أو مخالفته

---

(١) وتثور اهميتها مع ذلك ، فى نطاق التأمين الاجبارى وللاستفادة من الضمان الناشىء عنه ، حيث ينص فى الوثيقة على استبعاد النقل بعوض من الضمان .

(٢) أنظر فى مناقشة هذه المسألة :

BESSON : chron op. Cit. Rev. gén. ASS. terr. 1958, P. 361, notamment P. 366-367

(٣) انظر RIVIERE (P. L.) : "Les accidents de la route et la responsabililé civile". thése PARIS, 1942, P. 31, n° 21

انظر : LEQUESNE (BERNARD) : "De L'action civill devant les tribunaux répreseifs et l'article 1384 du core civ." thése PARIS, 1943, P. 96.

... فاذا كان الناقل قد قدم للمحاكمة الجنائية من تهمة القتل أو الاصابة غير العمد ، وكان خاضعا فى مسئوليته المدنية لما يوجب اثبات خطأ على عاتقه ، فان الراكب المضرور ، لن يتمكن من الحصول على تعويض ، اذا ما صدر حكم ببراءة المتهم جنائيا عما نسب اليه ، وكان مبناه عدم ثبوت خطأ فى جانبه . وتظهر أهمية اثبات صفة المجاملة فى النقل ، اذا ما ادركنا أن الراكب فى النقل مجاملة وهو محظور عليه الاستفادة من قواعد المسئولية عن الأشياء فى فرنسا قبل سنة ١٩٦٨ ، لن يتمكن وقد فقد أساس دعواه التى يملكها ماثل فى انتفاء الخطأ بالحكم الجنائى الصادر بالبراءة ، من الحصول على تعويض (١) ، أما اذا كان النقل قد تم لمصلحة الناقل ، فانه لا أثر للحكم الجنائى بالبراءة على دعوى الراكب المضرور بالتعويض التى تبنى على قواعد المسئولية عن الأشياء ..(٢)

وتتضح الآن أهمية اثبات صفة النقل ، مجاملة أم لمصلحة الناقل ، فى نطاق حجية الأمر المقضى به الجنائى على المدنى وخضوع الناقل مجاملة لقواعد المسئولية التقصيرية التى تقوم على اثبات الخطأ وخضوع الناقل للمسئولية عن الأشياء اذا كانت له مصلحة فى النقل .

ولا شك فى زوال هذه الأهمية الآن فى فرنسا نظرا لاتجاه القضاء هناك الى تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة ، والسبب فى زوال تلك الأهمية ، أن مبررها فى نطاق حجية الأمر المقضى كان يرتبط بخضوع الناقل مجاملة لنظام مسئولية يتأثر بالحجية ويختلف عن نظام المسئولية الذى يخضع له الناقل فى نقل تم لمصلحته وهو نظام المسئولية عن الاشياء حيث لا تأثير للحكم الجنائى بالبراءة على دعوى التعويض المستندة اليها . أما وقد تحققت المساواة بينهما فى نطاق نظام المسئولية عن الاشياء فلا أهمية للتفرقة .

وفى مصر فلا أهمية للمسألة لان القضاء لم يفرق فى نطاق النقل المجانى — على خلاف القضاء الفرنسى — بين نقل مجاملة ونقل تتعلق به مصلحة للناقل .

وعلى الرغم من ذلك فان بحث حجية الأمر المقضى به للجنائى على المدنى فى مصر قد يكون له تأثير بخصوص الحكم على مدى صلاحية وجوب

---

(٤) انظر : DELPART (Germain) : L'automobiliste au tribunal. PARIS, 1927, P. 133, n° 108.

(٥) انظر فيما بعد حجية الامر المقضى به للجنائى على المدنى ص ٣٨٩

إثبات الخطأ التقصيرى كشرط لتحقق مسئولية الناقل بالمجان فى مصر وهو أمر سوف نوضحه فيما بعد .

٣ — الاستفادة من الضمان الناشىء عن التأمين الاجبارى :

١٦٧ — ان أهمية اثبات صفة المجانية فى النقل ، تحديدا لطبيعته ، تظهر فى فرنسا ، فى مجال التأمين الاجبارى ونطاق الضمان الناشىء عنه . فمن المعروف أن الوثيقة قد تستبعد من الضمان ، المسافر فى النقل بعوض. الا أن المستقر عليه الآن فى فرنسا ، هو أن الضمان الناشىء عن التأمين الاجبارى يغطى الراكب المضرور فى النقل المجانى ، مقصودا بالمجانية معناها الواسع (١) حيث يخلو النقل من المقابل النقدى المباشر أو لا يوجد مقابل من أى نوع . وعلى ذلك يشمل هذا الضمان بحمايته ، كلا من الراكب فى النقل الذى يتم على سبيل المجاملة من جانب الناقل وكذلك الراكب فى النقل الذى يتم لمصلحة الناقل ، حيث اعتبره القضاء الفرنسى مجانيا فيما يتعلق بالتأمين . وتقتصر تلك الأهمية ، فى هذا الخصوص على المقابلة بين النقل المجانى بوجهيه ، والنقل بعوض .

أما فى مصر ، فلا أهمية لتلك المسألة محل دراستنا ، لان المشرع المصرى،لم يفرق فى نطاق التأمين الاجبارى عن السيارات بين النقل مجاملة والنقل بعوض ، ومؤدى ذلك اذ أن الضمان الناشىء عنه يشمل بحمايته المسافر فى كل منهما . (١)

ثانيا : تحديد المشكلة المتعلقة بعبء اثبات صفة النقل :

١٦٨ — لا يجوز للراكب بالمجان ، على حد تعبير الأعمال التحضيرية للقانون المدنى (٢) المصرى المضرور فى حادث وقع له أثناء نقله بالصفة المذكورة ، الاحتجاج على الناقل بقواعد المسئولية عن الاشياء المنصوص عليها فى المادة ١٧٨ مدنى مصرى ، وقد استقرت محكمة النقض الفرنسية على ذلك منذ سنة ١٩٨٢ حيث حظرت على الراكب مجاملة ، الاستفادة

---

(٦) BESSDN : chron. op. Cit., Rev, gen. ASS. terr. 1958,. P. 364-365

(٧) AALLAH : "Le droit propre de la victime et son contre l'assureur de la responsbilité automobile qbligatoire". Thése PARIS, 1965, P. 118, n° 118

(٨) الاعمال التحضيرية ، الجزء الثانى ، ص ٤٣٦ .

بقواعد المسئولية عن الأشياء المنصوص عليها فى المـــادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى . وعليه ، فانه يتعين على الراكب المضرور ، على افتراض أن مجاملة النقل ليست محلا لجدل ، أن يقوم باثبات خطأ الناقل أو تابعه ، اذا ما أراد الحصول على تعويض ، والا كان من الجائز له ، اذا لم يكن النقل كذلك ، بأن كان قد تم لمصـــلحة الناقل ، أن يســـتفيد من قواعد المسئولية عن الاشياء ، حسبما جرى عليه قضاء محكمة النقض الفرنسية فى هذا المضمار .

لكن ثمة تساؤلا يطرح نفسه ، اذا كانت صفة المجاملة فى النقل محلا للنزاع ، مؤداه : هـــل يتوجب على المضرور ، حتى يســـتفيد من قواعد المسئولية عن الاشياء أن يقوم باثبات أن النقل قد تم لمصلحة الناقل ، على اعتبار أن المجانية وانعـــدام المقابل من أى طبيعة هو الأصـــل ، أم انه يجوز له ، على العكس ، التمسك ضد الناقل بقواعد المسئولية المذكورة ، ويتعين على الناقل ، اذا كان يبغى التخلص منها ، أن يقوم باثبات صفة المجاملة باعتبار أن المجانية استثناء ؟

وبعبارة أخرى ، هل يعتبر استبعاد تطبيق المـــادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى قبل عام ١٩٦٨ (١٨٧ مدنى مصرى) ، استثناء بالنســـبة للنقل مجاملـــة ، بحيث يقع على عاتق الناقل الذى يتمســـك بتطبيق نوع من المسئولية يتفق مع مصلحته ، عبء اثبات صفة المجاملة التى تمنع تطبيق النص الســـابق ، أم الاستثناء ماثل فى تطبيق النص الســـابق ، ومن ثم فان استبعاده هو الاصل ، ويلتزم المضرور باثبات أن النقل لم يتم بتلك الصفة .

وبعبارة وجيزة : هل يفترض أن النقل المجانى بمعناه الواسع ، خلوا من المقابل النقدى ، تم لمصلحة الناقل . ؟

عبء اثبات مجاملة النقل على عاتق الناقل :

١٦٩ ـــ عرضت المسالة امام محكمة استئناف نانسى (٩) التى أصدرت بدورها فى ٢٥ مارس ١٩٤٧ حكما مؤداه : انه فى حالة الحادث الذى يقع لمسافر نقل مجانا وعلى سبيل المجاملة بناء على طلبه ، فان قرينة المسئولية المنصوص عليها فى المـــادة ١٣٨٤ مدنى لا تنطبق ، وانما تنطبق المـــادة

---

(٩) NANCY : 25-3-1947 D. 1947, Somm. P. 35

١٣٨٢ من نفس القانون ، بحيث يتعين على المضرور اثبات خطأ على عاتق الناقل .

أما عن صفة المجاملة فى النقل ، فانه يقع على عاتق الناقل — على حد قول المحكمة — الذى يريد الافلات من قرينة المسئولية ، عبء اثباتها ، وان المضرور تحميه المادة المذكورة ، طالما لم يتم مثل هذا الاثبات . ويجوز للناقل أن يقوم بالاثبات بواسطة شهادة الشهود ، وكذلك يجوز للمضرور اثبات أنه قد أخذ مكانه فى السيارة بناء على طلب السائق وأن كان نتيجة لخطأ ماثل فى زيادة السرعة .

يتضح من الحكم السابق ، أن اثبات صفة المجاملة فى النقل يقع على عاتق الناقل ، وليس الراكب المضرور . وكان مبنى ذلك .. كما يظهر من عبارات الحكم ، أنه اذا كانت صفة المجاملة ليست محلا لاى شك ، فان ذلك يؤدى الى عدم تطبيق قواعد المسئولية عن الاشياء ، كما كان الامر حينئذ فى فرنسا ، وكما هو الحال فى مصر . أما اذا كانت غير ذلك ، بأن كان الشك يكتنف صفة النقل ، فانه من الجدير القول ، حسبما ورد الحكم السابق ، بأن القاعدة هى تطبيق المادة ١٣٨٤/١ ، (١٧٨ مدنى مصرى)، وعلى الناقل الذى يريد التخلص منها ، اثبات أن النقل قد تم مجاملة ، هذه هى الصفة التى تشكل عقبة كأداء ، بموجب القضاء الذى كانت قد وضعته محكمة النقض الفرنسية سنة ١٩٢٨ ، وكما هو جارى فى مصر ، أمام تطبيق قواعد المسئولية عن الاشياء .

ان ان ثمة ملاحظة نسوقها فى هذا المقام ، بمناسبة هذا الحكم : ذلك أن المحكمة ، بعد تبيانها لوسائل اثبات صفة المجاملة وذكرت منها شهادة الشهود قالت : « وكذلك يجوز للمضرور اثبات انه قد أخذ مكانه فى السيارة بناء على طلب الناقل » ، الامر الذى يوحى بقصد المحكمة الماثل فى اعتبار أن عرض الناقل على الراكب أخذه معه فى السيارة أو طلبه ذلك منه ، انما يدل على أنه بمقابل غير مباشر يتمثل فى أن الناقل له بهذا الطلب مصلحة فى نقل الراكب ، أى أنه يدل على أن النقل لم يتم مجاملة الامر الذى يؤدى الى تطبيق المسئولية من الاشياء .

وتفريعا عن الملاحظة السابقة ، فاننا نستطيع القول أن الحكم قد قصر استبعاد المادة ١٣٨٤/١ مدنى فرنسى على حالة حصول النقل بناء على طلب المسافر ، وذلك على أساس أن هذا الطلب يشير الى أنه لاتوجد مصلحة للناقل فى عملية النقل . وان كان يدل — بالمقابلة مع

الملاحظة التى ذكرناها — على وجود مصلحة للراكب ، فانه لاتأثير لذلك على صفة النقل كما ذكرت من قبل . ان الحكم قد قصر استبعاد النص السابق على حالة طلب المسافر النقل لان صفة المجاملة — سند القضاء الفرنسى فى هذا الاستبعاد — تتوافر فى هذه الحالة فقط .

عبء اثبات مجاملة النقل على عاتق الراكب المضرور :

١٧٠ — وعلى الرغم من تأكيد الحل السابق بقضاء لاحق (١٠) ، الا أن هناك من نعى عليه مخالفته لمـا هو مقرر فى النقل بعوض . فقـد ذهب الاستاذ مازو الى القول بأنه لمـا كان المضرور فى النقل بعوض يلتزم باثبات عقد النقل فانه يلتزم فى الواقع باثبات أن النقل قد تم بمقابل ولم يتم خاليا منه ، فان الامر لايكون مختلفا فى النقل المجانى (١١) .

ومؤدى هذا الراى ، أن الراكب فى النقل المجانى يلتزم — قياسـا على الراكب فى النقل بعوض — باثبات أن النقل لم يتم مجاملة .

وقد استند هذا الراى ، بالاضافة الى قياس النقل المجـانى على النقل بعوض ، الى حجة أخرى تتعلق بنطاق تطبيق المـادة ١٣٨٤/١مدنى فرنسى (١٧٨ مدنى مصرى) ومؤداها : أن هذا النص قد وضع لضمان تعويض من أصابه ضرر من شىء لم يشترك فى استعماله مجانا .

ذلك أن عدم اشتراك المضرور فى استعمال الشىء بالمجـان هـو شرط لاستفادته من قواعد المسـئولية عن الاشياء التى يتضـمنها النص السابق . ولمـا كان الامر كذلك ، فانه يقع على عاتقه ، اذا أرادالتمسك بالنص المذكور ، أن يثبت توافر شروط تطبيق هذا النص ، اى انه لـم يشترك فى استعمال الشىء مجانا .

وبتطبيق ذلك فى النقل مجاملة ، فان نص المـادة ١٣٨٤/١ لاينطبق لان المضرور قد اشترك فى استعمال السيارة على سبيل المجاملة . فاذا

---

(١٠) انظر app. DIJON : 20-1-1950
مشار اليه فيما سبق ص ٢٨ .

(١١) MAZEAUD (H. L.) : note, S. 1950-2-64- D. 1956, P. 175
V. aussi : v. 195
Rev. tr. Civ. 1957, P. 119, n° 28

أراد الاستفادة بالنص فانه يتعين عليه اثبات أن النقل لم يتم على سبيل المجاملة .

وقد شايع الاستاذ بيسون الراى السابق فيما قال به متعلقا بوجوب قيام الراكب المضرور باثبات أن النقل لم يتم على سبيل المجاملة ، لان قيام الناقل باثبات ان النقل قد تم مجاملة معناه افتراض أن النقل قد تم لمصلحته . وهذا يخالف ـ فى نظره ـ الحقيقة والمنطق (١٢) .

وحاصل اسانيد رأى الاستاذ بيسون نوجزها فيما يلى :

١ ـ ان محكمة النقض الفرنسية وقد استبعدت تطبيق المادة ١/١٣٨٤ من النقل مجاملة سنة ١٩٢٨ ، فانه يتعين على الراكب المضرور فى النقل المجانى ـ مقصودا بالمجانية خلو النقل من المقابل النقدى المباشر ـ أن يثبت أن النقل لم يتم على سبيل المجاملة البحتة من جانب الناقل ولكنه تم لمصلحته .

وتفصيل ذلك ، أن المادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى تكون واجبةالتطبيق اذا كان النقل قد تم بالمجان أى دون أجر نقدى ، وعلى الراكب الذى يرغب فى التمسك بالمادة ١٣٨٤ ف١ أن يثبت أن النقل قد تم لمصلحة الناقل (١٣) .

والمعنى الواضح لذلك ـ فى نظرنا ـ أن الاستاذ بيسون قد افترض صفة المجاملة فى النقل الذى يتم دون أجر نقدى مباشر .

٢ ـ وقد أكد الاستاذ بيسون النتيجة التى استخلصناها فى ختام عرض حجته السابقة ، ويتضح ذلك فى حجته الثانية لما قال به من التزام الراكب باثبات صفة المجاملة فى النقل .

فيرى أنه عندما يتم النقل دون أجره نقديه ، فانه من الامور العادية افتراض أن النقل قد تم مجاملة : فالغالب أن المسافر قد دعى من جانب الناقل للركوب فى السيارة ومن المعقول افتراض أن الناقل يتصرف على سبيل المجاملة وليس له مصلحة فى النقل .

---

(١٢) BESSON : Chron. op. Cit. Rev. gén. ASS. terr. 1958, P. 361, Notamment P. 370

(١٣) BESSON : op. Cit., P. 369

وقال فى دعم ذلك أنه اذا كانت المجانيه استثناء فى الحياة القانونية العادية فاننا نعتقد — اى الاستاذ بيسون — على العكس بأنها تمثل الوضع العادى وافتراضها أمر مشروع (١٤) .

١٧١ — وقبل ان نخوض فى غمار التفاصيل ، تبيانا للرأى الصواب، نرى أنه من المناسب التوقف عند حكم للنقض الفرنسية . حيث يبدو لنا معه ، وان لم يكن ذلك يمثل موقفها الصحيح من هذه المسألة كما سنرى؛ ان المحكمة قد اخذت ضمنا برأى مازو وبيسون .

فقد قضى ، بحكم استئناف باريس فى ٢٤ نوفمبر ١٩٥٩ ، بعدم تطبيق المادة ١٣٨٤ / مدنى فرنسى لان النقل لم يتم لمصلحة الناقل ، ولم يثبت المضرور انه قد تم كذلك ، وايدت بذلك قضاء الدرجة الاولى . وبصدد الطعن بالنقض الذى توجه به ذوى الشأن ، الى حكم الاستئناف قالت محكمة النقض الفرنسية (١٥) ، مؤيدة الحكم محل الطعن المذكور انه « ولم يثبت ان COUPPE (المضرور) قد اخذ مكانه فى السيارة ، من أجل اداء خدمة للناقل ، وأن تحميله لبرميل فارغ ، ليس من شأنه ، ان يؤدى الى تغيير صفة المجاملة فى النقل ، فان محكمة الاستئناف تكون قد أعطت اساسا قانونيا لاستبعاد المادة ١٣٨٤ » .

يتضح من ثنايا حكمها ، مدى اتفاقه ضمنا مع رأى الاستاذ مازو وبيسون ، فقد اعتبرت المحكمة ، أن عدم وجود الدليل على أن الراكب قد أخذ مكانه فى السيارة بهدف آداء خدمة للناقل ، امر يستوجب استبعاد تطبيق المادة ١/١٣٨٤ ، طالما أن قيامه بتحميل برميل فارغ فى السيارة، لايؤثر على صفة المجاملة فى النقل ، مما يفهم منه ضمنا وجوب قيام المضرور باثبات ان النقل قد تم لمصلحة الناقل ، اذا ما أراد تأسيس دعواه بالتعويض ، على النص السابق .

---

(١٤) Besson ; op. cit., P.370

(١٥) CASS. Civ. 6-12-1963 : Bull. Civ. 1963-2-606, n° 810

وكان ذلك فى قضية تدور وقائعها كما يلى بايجاز : شخص يدعى Coupe اخذ مكانه فى سيارة آخر يدعى VERMEULEN .

بناء على دعوة من الاخير . وانفتح الباب الايمن للسيارة اثناء سيرها وسقط الراكب على الطريق مما أدى الى اصابته وتوفى متأثرا بها .

اقامت أرملته دعوى التعويض على كل من « » الناقل وشركة التأمين ، دعوى كان مبناها المادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى .

۱۷۲ — ومن كل ماتقدم ذكره ؛ فان مضمون الاتجاه الفقهي السابق يتمثل فى افتراض مجاملة النقل الذى يتم دون مقابل نقدى ، وان المجاملة هى الاصل ؛ ويتعين على المضرور ؛ الذى يطالب بتطبيق قواعد المسئولية عن الاشياء . والتى تعتبر مجاملة النقل عقبة أمام تطبيقها ، أن يثبت باعتبار أن مضمون طلبه ماثل فى مخالفة الاصل المذكور ؛ أن النقـل لم يتم مجاملة . وأن هذا الاثبات شرط لتطبيق قواعد المسئولية تلك .

وبداية . فاننا نقول فى تقدير هذا الراى اجمالا ، ولم يلق رواجا فى الفقه ؛ بل كان نصيبه الرفض القاطع ؛ انه فكر يفتقر الى الاتزان المنطقى ، وينطوى على مناقضـة صريحة لنصـوص القانون ، ومن ثم لا نتفق معه فيما ذهب اليه . وعليه فاننا نستند فى رفضه الى عدة أسانيد نسوقها ، قبل ان نوضح وجهة نظرنا العكسية ، بخصوص تحديد من يقع على عاتقه عبء اثبات مجاملة النقل من عدمه ؛ مدعمة بما يؤيدها القضاء ، وبصـفة خاصة قضاء النقض الفرنسية .

نقد ضرورة قيام المضرور باثبات مجاملة النقل :

۱۷۳ — ان ماقال به الاستاذ مازو ، من قياس وضع المضرور فى النقل المجانى ، بالمعنى الواسع ،على نظيره فى النقل بعوض انما هو قياس مع الفارق لا يقنع احدا .

لأن رجوع الراكب على الناقل بعوض فى حالة اخلاله بالتزامه الناشىء عن عقد النقل ؛ فانه يتعين على هذا الراكب اثبات مصدر التزام ذلـك الناقل وهو عقد النقل . ويتم ذلك بالتذكره ، وعندئذ فانه لا شك فى ان النقل قد تم معاوضة .

ويمكننا القول بناء على ذلك ، أن التزام الراكب المضرور فى حالـة رجوعه على الناقل الذى أخل بالتزامه ، ليس التزاما باثبات ان النقل قد تم بعوض بحسب الاصل ، وانما هو التزام باثبات العقد مصـدر التزام الناقل ؛ ويتأتى اثبات العوض بصورة فرعية عن الالتزام الأصلى باثبات العقد . ومن هنا تتضح مدى سهولة اثبات العوض بخلاف الامر فى النقل المجانى بالمعنى الواسع .

واذا كان هذا أول ما يؤخذ على الراى محل النقد ؛ فاننا نضـيف ايضا ؛ ان القول بقيام المضرور باثبات وجود المقابل غير النقدى فى النقل المجانى الواسع ، أى اثبات أنه قد تم لمصلحة الناقل هو قول ينطـوى

مخالفة صريحة لنص القانون المدنى الذى يقرر المسئولية عن الاشـياء (١/١٣٨٤ مدنى فرنسى ، ١٧٨ مدنى مصرى) .

وتتاتى هـذه المخالفة فى المقام الاول من ان ذلـك القول يؤدى الى اضافة شرط – بات جوهريا فى نظار هذا الراى – لتطبيق النص الخاص بالمسئولية عن الاشياء ويتمثل فى ضرورة قيام الراكب المضرور باثبات ان النقل قد تم لمصلحة الناقل اى لم يتم مجاملة ، مع ان النص لا يتضـمن شيئا من ذلك .

وتتاتى المخالفـة فى المقـام الثانى من ان الشرط الجوهرى لتطبيق النص الخاص بالمسئولية عن الاشياء يتمثل فى وجوب قيام المضرور باثبات مسـاهمة الشىء فى احداث الضرر ، ومن ثم فانه المبدء الوحيد الـذى لايقع على عاتق المضرور سواه فلا يلزم باثبات ان النقل لم يتم مجـاملة وانما عليه اثبات تلك المساهمة .

١٧٤ – اما بالنسبة لمـا قدمه الاستاذ بيسـون من أسانيد فان المطعن الرئيسى الذى نوجهه يتمثل فى انه اذا كانت المجانية تعتبر – على حد قوله – استثناء فى الحياة القانونية العادية ، مع تسليمه بانها (المجانيه) تمثل الوضع العادى فى نطاق النقل المجانى ، الذى لا ينطوى على مقابل نقدى ، فانه يكون بذلك قد اقام استثناء على الاستثناء . لانه اذا كانت المجانية استثناء فى الحياة العادية – وهذا صحيح – ومن ثم فان الاصل وجود المقابل ، فان الاستاذ بيسون جعلها أمرا عاديا فى النقل المجانى ومن ثم فان الاصـل هو عدم وجود المقابل . اى انه افتراض مجاملـة النقل .

وفى مجـال الرد على الرأى محل النقـد ، فانه اذا كان النقل قد تم بالمجان – مقصودا بالمجانيه أن هذا النقل لا يتضمن مقابلا نقديا وانما قد يتضمن يتضمن مقابلا من نوع آخر وقد لا يتضمن اى مقابل – فلماذا نفترض انه قد تم مجاملة ؟ (١٦) .

---

(١٦) ويقول الاستاذ اسمان :
"on ne peut presumer ni qui un service a été rendu à titre gratuit ni qu'il à été rendu à titre onéreux a priori il y a possibilité aussi bien d'un des cas que de l'autre".
V. ESMEIN : Cour. doct. 1955-1956. P. 305
V. aussi : TAFFE : thése, op. Cit. 1921, P. 38

١٧٥ — والرأى الصحيح فى نظرنا هو وجوب قيام الناقل باثبات أن النقل قد تم مجاملة .(١٧)

ونقدم فى رأينا عدة اسانيد :

أولا ذكرت من قبل أن اثبات المجاملة ليست شرطا لا ينطبق دونه قواعد المسئولية عن الاشياء فى نقل الاشخاص الذى يتم بغير عقد وهو النقل المجانى .

ولما كان شرط تطبيق هذه المسئولية يتمثل فى ضرورة اثبات المضرور مساهمة الشىء فى احداث الضرر ، فانه يقع على عاتق الناقل — على فرض قيام الراكب بهذا الاثبات — أن يثبت أن النقل قد تم مجاملة وذلك اذا أراد التخلص من المسئولية المشار اليها . فالناقل بتمسكه باعتبار النقل كذلك ، فانه يكون قد أثار بذلك وسيلة دفاع . (١٨)

ثانيا : ويكفى أن نعرف أن محكمة النقض الفرنسية فى تناولها عدم استفادة الراكب مجاملة من قواعد المسئولية عن الاشياء ، كانت تتحدث فى صدر أحكامها عن تحديد نطاق قواعد المسئولية تلك .

فقد ذكرت فى أحكامها المتعلقة بالنقل مجاملة ، أن قرينة المسئولية المنصوص عليها فى المادة ١/١٣٨٤ ، قد وضعت على عاتق حارس الشىء لحماية من أصابه ضرر من شىء لم يشترك فى استعماله ، ومن ثم لا يستفيد منها من أخذ مكانه فى السيارة بموجب عقد ، حيث تكفل قواعده حماية كافية للمضرور ، وكذلك لايجوز الاستفادة منها من جانب من أخذ مكانه فى السيارة على سبيل المجاملة .

---

١٧) أنظر فى الفقه المصرى : محمد لبيب شنب ، رسالته فى المسئولية عن الاشياء رقم ١٦٩ ، ص ١٨٨ — ١٨٩ . وقد ذكر مبررات ذلك .

ومن الفقه الفرنسى :

RODIERE : dr. transp. t. 3 fasc. 1, 1960, P. 149, n° 1309-
MARTY et RYNAUD : dr. Civ. 1962, t. 2, oblig., P. 463, n° 437-
MAZERE : thése op. Cit, Toulouse, 1960, P. 497

ويرى التزام الادارة باثبات مجاملة النقل .

CABY : Cour. doct. 1966-1967, P. 42

POUPARD : These op. Cit, 1963, P. 7.

REVAULT : "transport gratuit" BULL. trans. 1950 363

ومن هنا نستطيع أن نستخلص أن الاشتراك فى استعمال السيارة لا يؤدى فى حد ذاته ، الى استبعاد النص السابق ، بل يشترط لكى يؤدي الى هذه النتيجة ، أن يتم بموجب عقد ، ونظرا لعدم وجود عقد فى النقل المجانى ، فانه يشترط ، كما يتضح من احكام النقض الفرنسية ، حتى يتم استبعاد النص السابق من نقل لا ينطوى على عقد ، ان يتم الاشتراك فى الاستعمال على سبيل المجاملة .

وعليه ، فاننا نستطيع القول ، بأنه اذا ما ثار نزاع فى خصوص هذا الفرض الاخير ، فان الاصل يتمثل فى تطبيق المادة ١/١٣٨١ (١٧٨ مدنى مصرى) وعلى الناقل اثبات صفة المجاملة التى تمنع ، بموجب قضاء النقض الفرنسية قبل سنة ١٩٦٨ ، تطبيق هذا النص ـــ. ـــ لانه اذا كان المضرور مكلفا باثبات أركان المسئولية فان لا يتحمل عبء اثبات موانعها . (١٨)

أن النطاق العام لتطبيق قواعد المسئولية عن الاشياء ، يتحدد اصلا بمجال الضرر الذى يصيب شخص من جراء فعل شىء خاضع للحراسة. ويستطيع الحارس التخلص من المسئولية اذا اثبت أن الراكب المضرور فى الحادث ، قد اشترك فى استعمال الشىء على سبيل المجاملة . « ان استبعاد المادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى (١٨٧ مصرى) من النقل مجاملة يعتبر استثناء » (١٩) .

ثالثا : اذا كان اشتراك المضرور فى استعمال الشىء لا يؤدى ـــ اذا لم يتم بموجب عقد ـــ الى استبعاد المسئولية عن الاشياء الا اذا كان قد تم مجاملة ، فان لا يؤدى الى هذه النتيجة ـــ حتى بالرغم من عدم وجود العقد ـــ اذا كان قد تم بمقابل غير نقدى .

وترتيبا على ذلك ، وباعتبار أن المجانية (المجانية الكاملة) استثناء وبالتالى لا يمكن أن تفترض ، فاننا نتساءل : لماذا لانفترض أن النقل

---

(١٨) انظر : محمد لبيب شنب ، المرجع السابق ، ص ١٨٨ ، رقم١٦٩ .

(١٩) فى هذا المعنى : SAVATIER : note, J. C. P. 1955-2-8510- note, D. 1958, P. 385.
SIOUFI : op. Cil. P. 95, n° 56
PONSARD : note, op. Cit.

المجانى ماليا عد تم بمقابل من طبيعة أخرى ولم يتم مجاملة بحيث تنطبق قواعد المسئولية عن الإشياء وعلى الناقل اثبات مجاملة النقل أو أن عقدا يربطه بالراكب لا .

رابعا : نضيف الى ما تقدم ، فى ضرورة قيام الناقل باثبات مجاملة النقل ، انه من الصعوبة بمكان القاء مثل هذا العبء على عاتق المضرور ، خاصة وأن الأمر متعلق بنية المجاملة وهى أمر نفسى لدى الناقل يصعب على المضرور اثباته ان لم يخلو الامر من الاستحالة .

خامسا : وتأكيدا لما تقدم ، فى نفى اثبات الراكب لصفة المجاملة فى النقل ، فأن التزام الناقل بذلك يتفق مع اتجاه القضاء الفرنسى فى السنوات الاخيرة نحو ضمان حصول المضرور فى النقل مجاملة ، على تعويض ، والذى ينجسد بجلاء فى تضييقه لفكرة النقل مجاملة بايجادفكرة النقل المصلحى والتوسع فيها ، ليشمل المصلحة الادبية ، ويبرز ايضا بصورة واضحة فيما أوجدته النقض من تسهيل على الراكب مجاملة فى اثبات خطأ الناقل وايجاد فكرة الخطأ الواقعى فى سنة ١٩٦٢ .

١٧٦ — ولقد جاء قضاء النقض الفرنسية على هذا النحو ، وقالت بالتزام الناقل باثبات صفة المجاملة فى النقل ، وقد أكدت ذلك بالاضافة الى حكمها فى ١٦ فبراير ١٩٥٦ (٢٠)،فى حكم آخرشهير فى١٤ مارس ١٩٥٨(٢١) والذى جاء فيه أن المدعى عليه فى دعوى تتأسس على المادة ١/١٣٨٤ يثير ، عندما يحتج بأن الضرر قد أصاب الراكب أثناء نقله مجاملة ، دفعا بهدف الى التخلص من المسئولية بقوة القانون التى تقع على عاتقة ، وعليه ان يثبت مجانية (المجانية الكاملة) النقل المذكور وليس على المدعى أن يثبت أن النقل قد تم لمصلحة الناقل .

---

(٢٠) مشار اليه فيما سبق ص ٤١ — CASS. Civ. 16-11-1956.

(٢١) مشار اليه فيما سبق ص ١٥ — CASS. Civ. 14-3-1958.

وفى نفس المعنى :

CASS. Civ. 13-1-1960 : BULL. Civ. 1960-2-22-, n° 35
CASS. Civ. 17-1-1960 : BULL. Civ. 1960-2-44, n° 69
CASS. Civ. 14-1-1963 : BULL. Civ. 1963-2-61, n° 82
CASS. Civ. 20-1-1965 : BULL. Civ. 1965-2-36, n° 52
CASS. Civ. 24-2-1966 : BULL. Civ. 1966-2-139, n° 263

ويقوم الناقل بهذا الاثبات ، بجمع الوسائل ومنها شهادة الشهود ، وعلى قضاء الموضوع ان يمكن النقض من ممارسة رقابتها على هـذه التكييف .

١٧٧ — وفى النهاية ، فانه لم تعد لتلك المسألة قيمة تذكر فى فرنسا ، مـع قـول القضـاء بها بتطبيق قواعـد المسـئولية عن الاشـياء بالنسبة لدعوى الراكب المصاب فى الحادث ، لانه بهذه النظرة ، فان نظاما واحدا للمسئولية يخضع له اليوم فى فرنسا ، من الناحية القانونية ، ناقل الاشـخاص دون عقـد نقل ، ومن الناحية الواقعية مع وجود هـذا العقد .

وبالرغم من زوال قيمة بحث المسألة المتعلقة باثبات مجاملة النقل ، فيما يتصل بالمسئولية فى فرنسا ، فاننا نؤكد ان هذه القيمة لـا تزل باقية فيما يتعلق بالاستفادة من الضمان الناشيء عن التأمين الاجبارى ، فى فرنسا .

الفصل الثالث

الاحتجاج على الورثة بمجانية النقل

١٧٨ — لقد تراءى لمحكمة النقض الفرنسية انها قد حسمت بحكمها الصادر فى ٢٧ مارس ١٩٢٨، والتى قررت بمقتضاه مبدأ مؤداه حرمان الراكب مجاملة من الاستفادة بقواعد المسئولية عن الاشياء، الجدل الذى ثار حول نظام المسئولية الذى يجب أن يخضع له الناقل مجاملة الأمر الذى نشك فيه .

ونظرة الى هذا الحكم، يبدو للوهلة الأولى — من حيث الظاهر — أن ما جاء به من حيث عدم الاستفادة من المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة يقتصر فقط على الراكب المضرور الذى يباشر دعوى التعويض ضد الناقل، مما يفترض معه — على سبيل الاستنباط — أن هذا الحكم قد أجاز ضمنا لورثة هذا الراكب حال وفاته الاستفادة بقواعد المسئولية تلك .

والواقع، أنه يتضح من تقصى أحكام القضاء الفرنسى، أن الأمر غير ذلك بيقين .

١٧٩ — تحديد المشكلة :

راكب على سبيل المجاملة، اصيب فى حادث وقع اثناء نقله مما ادى الى وفاته . قام الورثة برفع دعوى بالتعويض .

ويثور التساؤل فى هذه الحالة : هل يمتد ما جاء به حكم النقض الفرنسية المذكور بشأن عدم الاستفادة بقواعد المسئولية عن الاشياء ليشمل — الى جانب الراكب — الورثه الذين يباشرون دعوى التعويض ؟

وبعبارة أخرى، اذا كان يمتنع على الراكب مجاملة التمسك بالمادة ١٣٨٤/١ مدنى فرنسى (١٧٨ مدنى مصرى) فهل يمتنع على الوارث أيضا أن يباشر دعواه بالتعويض على اساس هذا النص بحيث يتعين عليه — مثل المضرور الأصلى — أن يثبت خطأ الناقل أم انه يجوز له ذلك ؟

لا يمكننا فى الواقع اعطاء اجابة شافيه على هذا التساؤل ، بل أنها لن تكون كذلك ، الا اذا بحثنا أولا عن الأسس التى استندت اليها النقض الفرنسية فى قولها بعدم استفادة الراكب مجاملة بقواعد المسئولية عن الاشياء ، لنتوصل من خلال ذلك الى معرفة امكانية تطبيقها وآثاره بالنسبة لورثة المضرور المتوفى .

محكمة النقض الفرنسية قد استندت فى حكمها المشار اليه آنفا الى عدة افكار نذكرها بايجاز :

١ — قبول المخاطر .

٢ — الاشتراك فى استعمال الشىء مجاملة .

٣ — مجانية الخدمة المؤداه .

ونفصل ما اجملنا .

١٨٠ — (١) قبول المخاطر :

وفحواها انه لا يجوز للراكب مجاملة الاحتجاج ضد ناقله بقواعد المسئولية عن الاشياءلانه ركبالسيارة وهو على علم بالمخاطر التى سوف يتعرض لها . وعلى هذا الأساس قد يقال بحرمان الوارث من التمسك ضد الناقل بقواعد المسئولية تلك ، لأنه لا يجوز له ان يطالب بالاستفادة من قرينة تنازل عنها ضمنا المضرور المتوفى الذى قبل المخاطر عن نفسه وعن هذا الوارث أيضا .

ولكن ذلك لا يمكن قبوله اذ كيف يتصور قبول الراكب المضرور للمخاطر باسمه وباسم ورثته ؟ خاصة وأن قبول المخاطر (مالم يكون خطأ من المضرور) يعتبر أمرا شخصيا لا يحتج به على المضرور كما سنرى فيما بعد . كذلك فان قبول المخاطر ليس تصرفا قانونيا كما يوحى التصور الذى طرحناه .

والى هنا فاننا نستطيع القول ، بأنه يجوز للوارث التمسك ضد الناقل بقواعد المسئولية عن الاشياء .

هذا القول يتأكد —نظريا على الاقل— اذا ماعرضنا للامر فى نطاق فكرة الاشتراك فى استعمال الشىء مجاملة .

١٨١ — (٢) الاشتراك فى استعمال الشىء مجاملة :

لقد استندت محكمة النقض الفرنسية فى قولها بعدم استفادة الراكب مجاملة من المسئولية عن الاشــياء — كما ســنرى فيما بعد — الى ان المــادة ١٣٨٤/١ مدنى فرنسى قد وضعت لحماية اشخاص اصابهم ضرر من شىء لم يشتركوا فى استعماله ؛ وأنه لا يجوز لمن اشتركوا فى استعمال شىء على سبيل المجاملة ، التمسك ضــد حارسه بقواعد المسئولية عن الاشياء .

واذا ما طبقنا ذلك على الوارث ، فانه من الصعوبة القول بتطبيق هذا الحظر على نفس الاســاس بالنسبة له ، أى بدعوى اشــتراكه فى استعمال الشىء مجاملة . فعلى اى أساس نقول بهذا الاشتراك بالنسبة للوارث ؟ وعلى ذلك فانه يجوز له التمسك بهذا النص لأنه لم يشــترك فى استعمال الشىء .

وعلى الرغم من ان خلاصــة ما تقــدم تتمثل فى انه يجوز للوارث الاستفادة من المسئولية عن الاشياء لأنه لم يقبل المخاطر ولم يشترك فى استعمال السيارة مجاملة ، فاننا لا نوافق على هذا التعليل .

اذ أن ذلك القول وهذا الاشتراك سيكون موضعا لانتقادنا فيما بعد باعتبار كل منهما حجة استندت اليها النقض الفرنسية سنة ١٩٢٨ للقول بعدم استفادة الراكب مجاملة من المسئولية عن الاشياء .

وعلى ذلك ، فانه ليس امامنا سوى عرض المشكلة على ضوء أساس آخر لعدم استفادة ذلك الراكب من المسئولية المذكورة ، ونقصد به مجانية الخدمة المؤداه .

١٨٢ — (٣) مجانية الخدمة المؤداة :

فيما يتعلق بأسباب عدم تطبيق المســئولية عن الاشــياء فى النقل مجاملة ، سوف نرى فيما بعد أن الســبب الحقيقى لذلك كان يكمن فى مجانية هذا النقل . وبغض النظر عن انتقادنا لذلك أيضا .

١٨٣ — وهو أمر سوف نعرض له فيما بعد — فاننا نعود مرة أخرى الى المشكلة محل الدراسه . فاذا كان سبب حرمان الراكب مجاملة من الاستفادة بقواعد المسئولية عن الاشياء يكمن فى مجانية النقل فاننا نتساءل عن اثر ذلك بالنسبة لورثة هذا الراكب ؟

اجابة على هذا التساؤل ، فانه ليس أمامنا سوى اللجوء الى أحكام القضاء الفرنسي ، حتى يتسنى لنا الوقوف على ما تقرره بصدد المشكلة محل الدراسة .

ونستعرض في ذلك اتجاهين : اتجاها يرى عدم الاحتجاج بالمجانية على الوارث الذي يباشر دعواه بالتعويض بصفة شخصية باعتباره مضرورا اصليا واتجاها يرى الاحتجاج بها على الوارث بصفة عامة .

١٨٤ ــ الاتجاه الأولى : عدم الاحتجاج بمجانية النقل على الوارث الذي يباشر دعوى التعويض باعتباره مضرورا أصليا :

يتمثل مضمون هذا الاتجاه في عدم الاحتجاج بمجانية النقل هي النقل على الوارث الذي يباشر دعوى التعويض ضد الناقل عما اصابه شخصيا من ضرر . فاذا كانت مجانية النقل هي أساس حرمان الراكب مجاملة من الاستفادة بقواعد المسئولية عن الاشياء ، فان الوارث الذي يباشر دعوى التعويض لا يستفيد من هذه المسئولية ــ مثل الراكب المتوفى ــ اذا كان يباشر هذه الدعوى باعتباره وارثا . اما اذا كان يباشرها ليس باعتباره وارثا وانما باعتباره مضرورا أصليا عما اصابهمن ضرر بصفة شخصية، فانه يكون له التمسك بقواعد المسئولية عن الاشياء .

وقد عبرت عن ذلك بعض أحكام القضاء الفرنسي .

فقد قضت احدى المحاكم الفرنسية بأن دعوى التعويض التي تباشرها ارملة المتوفى ضد الناقل تكون مقبوله اذا كانت تباشرها ليس باعتبارها وارثه لزوجها وانما بصفتها الشخصية للحصول على تعويض عما أصابها من ضرر مادي وأدبي . وقالت المحكمة بأن الناقل لا يستطيع أن أصابها من هذه الأرملة بأن زوجها كان راكبا على سبيل المجاملة لان الاحتجاج بمجاملة النقل لا يكون الا بالنسبة للراكب المضرور نفسه . (٢٢)

واستندت المحكمة فيما قضــت به الى عدة حجج نوجزها فيما يلي حسبما ورد في حيثيات حكمها :

---

(٢٢) TRIB. Civ. DE PERIGUEUX : 18-1-1935 : D. H. 1935, P. 174.

أ ــ ان أرملة المضرور المتوفى تتقاضى باسمها الشخصى عما أصابها من ضرر مادى وادبى وليس باعتبارها من الورثة ، ومن ثم فان دعواها الشخصية هذه تختلف تماما عن دعوى زوجها المضرور .

٢ ــ لما كان سند القضاء فى حرمان (المضرور المباشر) من المسئولية عن الاشياء ماثل فى اشتراكه فى استعمال الشيء مجاملة وقبوله للمخاطر ، فان هذا الحرمان لا يسرى على الأرملة التى تتقاضى بصفتها الشخصية ، حيث لا تدخل فى طائفة زوجها الراكب لعدم اشتراكها فى استعمال السيارة ولعدم قبولها المخاطر .

٣ ــ ان هذه الأرملة تعتبر من الغير بالنسبة لواقعة النقل .

وكان قضاء محكمة استئناف ديجون فى ٧ نوفمبر ١٩٤٠ فى نفس الاتجاه ايضا ، ورددت تقريبا نفس الاسباب . وجاء فى حكمها أن الدعوى المرفوعة من ارملة المضرور فى حادث ، بتعويض الضرر الذى اصابها شخصيا من جراء وفاة زوجها ، انما تختلف اساسا عن تلك الدعوى التى تنشأ لصالح المضرور بتعويض الضر الذى اصابة . ومن ثم فان شروط ممارسة الدعويين تبقى مستقلة دون علاقة . واضافت المحكمة أنه اذا كان الحادث الذى ادى الى الوفاة قد نتج عن شيء غير حى ، خاصة سيارة ، فان الارملة لها الحق فى التمسك ضد الحارس بقرينة المسئولية المنصوص عليها فى المادة ١٣٨٤/١ دون الاعتراض بأن المضرور الذى يتقاضى بنفسه من اجل تعويض لا يجوز له التمسك بها بسبب اشتراكه فى استعمال الشيء مجانا . (٢٣)

وفى تقديرى ، فانه فى ظل نظام المسئولية التقصيريه القائمة على اثبات الخطأ ــ على فرض التسليم باعتبار مجانية الخدمة والعدالة اساسا له ــ يتعين حرمان وارث الراكب المضرور أيضا من التمسك بقواعد المسئولية عن الاشياء أيا كانت صفته فى مباشرة دعوى التعويض .

فبالاضافة الى مما سوف نذكره من مبررات لذلك فى نطاق عرضنا للاتجاه الثانى . فاننا نستند الى اعتبار هام يتمثل فى أن علة استبعاد المسئولية عن الاشياء أنها تكمن ــ فى نظر انصار ذلك ــ فى اعتبار قائم

---

(٢٣) Cour d'app. DE DIJON : 7-11-1940 : D. Crit. 1942-2-142 note, J. FLOUR

وانظر من الفقه : محمد لبيب شنب ، رسالته ، ص ١٨٩ ، رقم ١٧٠

فى جانب الحارس المسئول ، ومن ثم فان استبعاد هذه المسئولية لسبب يتوافر فى جانب المسئول يجب الا يتغير بتغير المطالب بالتعويض .

ولكن ليس معنى ذلك تأييدى للحل برمته : تطبيق المسئولية التقصيرية القائمة على اثبات الخطأ وسريان ذلك على المضرور المباشر وورائه . ذلك اننى من انصار تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة . فبالاضافة الى مبررات سوف اذكرها دعامة لذلك ؛ فان تطبيق نظام المسئولية عن الأشياء من شأنه أن يجنبنا الكثير من المشكلات ومنها الاحتجاج على الورثة بمجانية النقل . وسوف نتولى تفصيل ذلك بعد عرض الاتجاه الثانى .

١٨٥ ــ الاتجاه الثانى : الاحتجاج بمجانية النقل على الوارث بصفة عامة:

ومضمون هذا الاتجاه انه اذا كان لا يجوز للراكب مجاملة التمسك ضد الناقل بقواعد المسئولية عن الاشياء فان الأمر لا يختلف أيا كان المضرور الذى اقام الدعوى .

وقد اكدت هذا الاتجاه محكمة استئناف بوردو (٢٤) بقولها :

« انه اذا كان قضاء النقض واضحا فى أن الناقل مجاملة لا يكون مسئولا بسبب تحمل التبعة ، ولكن عن خطئه ، فانه من المتعين اثبات خطأ الناقل أيا كان الشخص الذى يباشر دعوى التعويض » .

وجاء فى نفس الاتجاه ان محكمة استئناف اكس (٢٥) بتاريخ ٩ يونيه ١٩٤٢ وحاصل قضائها هذا ولاشك فى ان الراكب مجاملة لا يستطيع التمسك بقرينة المسئولية المنصوص عليها فى المادة ١٣٨٤/١ مدنى وانه لايمكنه الحصول على تعويض من الحارس الا باثبات خطأ ينتسب اليه وفق المادتين ١٣٨٢ و ١٣٨٣ مدنى . وقالت المحكمة أن هذه القاعدة تنطبق سواء تعلق الامر بدعوى تعويض كان المضرور قد أقامها بنفسه وبدعوى اقامها بصفة شخصية بعد وفاته أحد ورثته .

اما بالنسبة لاسانيد المحكمة فيما ذهبت اليه ، فانها بعد أن ذكرت القاعدة العامة بشأن عدم استفادة الراكب مجاملة من قواعد المسئولية عن

---

(٢٤) Cour d'app. DE BORDEAUX 3-1-1936 : D. H. 1936, P. 103

(٢٥) Cour d'app. D'AIX : 9-6-1942 : J.C.P. 1943-2-2164

الأشياء ومبررات ذلك من حيث قبول المخاطر والاشتراك فى استعمال السيارة وان الأمر لا يختلف بالنسبة لدعوى التعويض المقامة من قبل الوارث ، لا بصفته هذه ، ولكن بصفته الشخصية باعتباره مضرورا اصليا . قالت فى تبرير قضائها : انه بالنسبة للقرينة التى يريد هذاالوارث الاستفادة منها ، فأنه يحتج عليه بالقواعد التى تحكم مسئولية المالك الذى يقود سيارة فى حالة نقل مجانى ، وان الارملة التى أصابها ضرر من جراء الحادث الذى ادى لوفاة زوجها لا يمكن ان يكون لها حق أكثر من الراكب المتوفى ، لانه قد قبل مخاطر الشيء الخاضع للحراسة وان ذلك قد تم بالنسبة له وبالنسبة لمن يصاب بضرر من جراء حادث وقع خلال النقل مجاملة .

وواضح ان المحكمة قد استندت ، بالاضافة لقبول المضرور للمخاطر بأسمه وباسم ورثته ، الى أنه لا يجوز أن يكون للخلف حقوق أكبر من المضرور نفسه .

وعلى نفس النظرة جاء قضاء استئناف ليموج ايضا بتاريخ ١٣ يوليو ١٩٤٢ (٢٦) وأضافت الى ما سبق أسانيدا اخرى نذكرها كما وردت فى حيثيات حكمها المذكور :

« حيث أن ممارسة الدعويين (دعوى الخلف كورثة ودعواهم بصفتهم الشخصية) لا يمكن ان تكون مختلفة ، وان المبدأ الذى لا يجوز بمقتضاه للمنقول مجاملة الاحتجاج بقرينة مسئولية الحارس يجب ان تنطبق على الدعويين ، سواء أقيمت من الأرملة باغتبارها وارثة للمضرور أو بصلتها الشخصية » .

« وحيث أنه ، اذا كان المنقول مجاملة محروما من امكانية الاحتجاج بقرنيه المسئولية التى تقع على عاتق حارس السيارة ، وان ذلك يسبب مجانية النقل وخدمة مؤداه مجاملة للمنقول ، فأن هذا الوضع الناتج عن مجاملة الحارس له أثره ، ليس فقط على الدعوى التى يقيمها المضرور نفسه أو التى يقيمها ورثته ، ولكن ايضا على الدعوى الشخصية التى يقيمها الاخرون الذين لا يستطيعون انكار ملابسات الحادث ...... » .

ومن تقصى هذهالحيثيات ، يمكننا اجمال اسانيد هذا القضاء فيما يلى :

---

(٢٦) Cour d'app. DE LEMOGE : 13-7-1942 : J. C. P. 1942-2-2023

١ — أن المحكمة ذهبت الى القول بعدم اختلاف دعوى الخلف باعتباره وارثا عن دعواه الشخصية . يخضع للحظر المتعلق بعدم الاستناد الى المادة ١٣٨٤/١ فى أى دعوى ضد الحارس الناقل مجاملة .

٢ — أن مجاملة النقل — كاساس لعدم تطبيق قواعد المسئولية عن الاشياء فى نظر المحكمة — لا تؤثر فقط على دعوى المضرور المباشر بالتعويض ، وانما تؤثر ايضا على دعوى الوارث التى يمارسها للحصول على تعويض عما أصابه من ضرر شخصى .

وقد تأكد هذا الاتجاه بحكم لمحكمة النقض الفرنسية بتاريخ ١٩ فبراير ١٩٤٥ (٢٧) وكان سندها فى ذلك ماثلا فى أنه اذا كانت دعوى الورثة تختلف من حيث موضوعها عن دعوى مورثهم فانها تنتج عن نفس الفعل الضار ، ولا يجوز لهم التمسك بقواعد المسئولية عن الاشياء ولو طالبوا بالضرر الشخصى .

١٨٦ — وتقديرى ، أننى اتفق مع محكمة النقض الفرنسية فى اتجاهها هذا ، دون تبريره الذى تختلف معها فيه .

فاذا كانت قد استندت الى ارتباط دعوى المضرور الاصلى بدعوى الورثة الشخصية من حيث نشوئهما عن فعل ضار واحد ، فاننا لانقصد من عدم موافقتنا على تبريرها هذا أن نستخلص منه — كما قال البعض (٢٨) — حجة تفيد العكس ، باعتبار أن اختلافهما فى الموضوع يفرض استقلالا بينهما يبرر هذا العكس . ذلك أن عدم امكان احتجاج الوارث بقواعد المسئولية عن الاشياء ضد الناقل مجاملة شأنه فى ذلك شأن المضرور الأصلى انما هو أمر لا يرتبط فى نظرنا يكون أن هناك اختلافا من حيث الموضوع بين دعوى ذلك الوارث ودعوى المضرور الأصلى يسرى أيضا على دعوى الوارث ، وانما الأمر يرتبط فى نظرنا الأصلى لكى يقال بأن ما يسرى من حظر على المضرور الأصلى لا أثر له

(٢٧) CASS. Civ. 19-2-1945 -: D. 1945-1-181 note, J. Flour

(٢٨) محمد لبيب شنب ، رسالته ، ص ١٩٠ رقم ١٧٢ .

على دعوى الوارث ، ولا يرتبط كذلك يكون أن هناك بين الدعويين ارتباطا لنشوئها عن فعل ضار واحد كى يقال بأن الحظر المفروض على المضرور الأصلى يسرى ايضا على دعوى الوارث ، وانما الأمر يرتبط فى نظرنا باعتبار قائم فى جانب الناقل الحارس « لآدائه خدمة على سبيل المجاملة » (٢٩) .

ان مجاملة الخدمة كأساس لعدم الاستفادة بقواعد المسئولية عن الاشياء تحدث اثرها هذا أيا كان المدعى بالتعويض (٣٠) . واذا كان رأينا بصدد هذه المسألة قد جاء مؤيدا لما قالت به النقض الفرنسية من حيث عدم امكان احتجاج الورثة بقواعد المسئولية عن الاشياء ضد الحارس الناقل مجاملة ، فانه تأييد لحل منطقى فى نطاق نظام لمسئولية الناقل المذكور لايحظى بتأييدنا وهو نظام المسئولية التقصيرية القائم على اثبات الخطأ .

---

(٢٩) EXQUERRA : "L'indépendance de l'action héritiditaire et de l'action personnelle des ayants droit a réparation a la suite d'accidents morte de droit commun" thése Toulouse, 1943, P. 19

(٣٠) انظر من انصار الاحتجاج على الوارث بمجانية النقل .

EXQUERRA : thése, op. Cit., 1943, P. 20

LEBRUN : thàse, op. Cit. 1944, P. 75

PIANIOL et RIPERT : trait. prat. 1952. t. vi., P. 879, n° 662.

LAMBERT-FAIVRE (YV.) : (de la responsabilité encourue envers les personnes autre que la victime initiale, problème dit du "dommage par riconhet") thése. LYON, 1959, P. 199

MEURISSE : "Les ayants vause agissent à titre personnel peuventils sa voir opposer la faute de la victime". D. 1962, chron. P. 93, notamment P. 94.

STARCK : "Pluralité des causes de dommage et la responsabitité civile". J. C. P. 1970-1-2339, n° 28.

حيث يقول : أن الاحتجاج بخطأ المضرور المباشر على اقاربه ليس الا صورة خاصة للنظرية العامة القائلة بالاحتجاج ضد المضرور غير المباشر بكل ظروف الحادث .... » .

أما ونحن من انصار تطبيق المسئولية عن الاشياء في النقل مجاملة لمبررات سوف نذكرها فيما بعد ، فانه ليس ثمة شك في ان ذلك من شأنه ان يجنبنا صعوبة الاحتجاج على الورثة بمجانية النقل لأن الأمر سيكون متعلقا بمضرور أصلى أصابه ضرر من شيء حيث يجوز لهولورثته سواء كانوا يتقاضون بصفتهم هذهاوبصفتهم الشخصية ، التمسكبقواعد المسئولية عن الاشياء ضد حارس الشيء الذى أحدثالضرر ، لأنه عندما يتمسك هؤلاء ، أيا كانت صفتهم أثناء مباشرتهم لدعوى التعويض ، بقواعد المسئولية تلك فأنهم لا يمارسون أمرا محظوراً على سلفهم

الفصل الرابع

مدى ملاءمة النتائج المترتبة على الخطأ التقصيرى

١٨٧ — تمهيد وتقسيم :

لقد استأثر تحديد نطاق المسئولية عن الاشـياء باهتمام الفقه والقضاء فى مصر وفرنسا ، خلال حقبة من الزمن ليست قصيرة ، وقد مر بتطور جاء على عدة مراحل . وانتهى به المطاف فى مراحلة الاولى بتطبيق قواعد هذه المسئولية بالنسبة لحوادث السيارات دون تفرقة بين فعل الانسان وفعل الشىء ، او ما اذا كان الشىء خطراً أم لا ، متحرك أم ساكن .

والغريب فى الأمر ، أن تتجه محكمة النقض الفرنسية — كما هو الحال فى مصر — الى اقامة تفرقة تحكمية أخرى بصدد تطبيق قواعد المسئولية المشار اليها على ما يقع من السيارة من حوادث ، بين الغير الحقيقى — على حد تعبير القضاء فى ذلك الحين — مثل المار وبين غيره من المضرورين مثل الراكب فى السيارة . وقالت بتطبيق قواعد المسئولية تلك فى الأولى دون الثانية التى أقامت فى نطاقها مرة أخرى تفرقة مصطنعة لامبرر لها فى نظرنا ، فميزت من جهة بين الراكب بعوض حيث وجد عقد نقل يتضمن التزاما بضمان السلامة والراكب مجانا من جهة أخرى حيث لايوجد أى عقد أو اجر نقدى ، لتقيم للمرة الثالثة ، وكأنها اعتادت ذلك ، تفرقة بين النقل القائم على مصلحة للناقل وأجازت للراكب المضرور فيه التمسك بقواعد هذه المسئولية ، والنقل مجاملة وحظرت على الراكب المضرور فيه التمسك بقواعد المسئولية السابقة واستوجبت اثبات الخطأ ، مما ترتب عليه تسوىء مركز المضرور بدليل اتجاهها الى مساعدته بعد ذلك .

ذلك انه ترتب على المسئولية الخطئية للناقل مجاملة ، أما عدم حصوله على تعويض كامل كما سنرى حالة تصادم السيارة ، وأما عدم حصوله على تعويض كما سنرى فى حالة حجية الحكم الجنائى على القاضى المدنى .

وعليه فان دراستنا فى هذا الفصل ستكون كما يلى :

المبحث الاول : تصادم السيارات فى النقل المجانى .

البحث الثانى : حجية الأمر المقضى به للحكم الجنائى على القاضى المدنى .

المبحث الأول

تصادم السيارات فى النقل المجانى

١٨٨ — تمهيد وتقسيم :

ان حق الراكب مجاملة فى التعويض قد ينشأ عن تصادم يقع بين السيارة التى يستقلها وسيارة أخرى .

ويلاحظ أن الحق فى التعويض عما ينشأ من تصادم السيارات ليس مقصورا على الراكب مجاملة وانما يشمل غيره من المضرورين . فأن حق المضرور المصاب فى تصادم سيارتين يتحدد حسبما الموقف الذى يتواجد فيه اتجاه مرتكبى التصادم .

فقد يلحق الضرر سائقى السيارتين أو أحدهما سواء كان ماثلا فى ضرر يلحق شخص كل منهما أو سيارتهما ، بحيث يقوم كل منهما بمطالبة الآخر بتعويض عما أصابه .

وقد يلحق الضرر شخص آخر غيرهما ، قد يكون احد المارة فى الطريق ، أو راكبا فى السيارة حيث لايكون السائق بمفرده غالبا وانما يحمل معه أشخاصا آخرين ، يربطهم بالناقل عقد حيث توجد أجرة نقدية ، وقد لايوجد عقد أو اجرة نقدية وهى حالة النقل المجانى ، مقصودا بالمجانية معناها الواسع وهو ما نطلق عليه النقل المجانى ماليا .

وثمة تساؤل يطرح نفسه ، تمثل الاجابة عنه محورا لدراستنا فى هذا البحث . ومضمونه ما هى قواعد المسئولية التى تنطبق فى العلاقة بين الحارسين — على فرض أن السائق هو الحارس — وتلك التى تنطبق فى العلاقة بينهما من جهة والراكب بعوض والراكب بالمجان من جهة أخرى .

المطلب الأول : قواعد المسئولية عن تصادم السيارات فى العلاقة بين الحارسين .

المطلب الثانى : تعويض المضرور فى النقل بعوض ، والنقل القائم على مصلحة للناقل . فى حالة تصادم السيارات .

المطلب الثالث : تصادم السيارات والنقل مجاملة .

المطلب الأول

قواعد المسئولية الناشئة عن التصادم فى العلاقة بين الحارسين

١٨٩ — قد يقع تصادم بين سيارتين ينشأ عنه ضرر يلحق بأحد الحارسين او كليهما فاذا لم يكن احدهما فقط هو المضرور (١) ، فان كلا منهما قد يحاول اثبات خطأ على الآخر ، فاذا ثبت خطأ على عاتق اى منهما كان مسئولا وحده ، وعلى العكس ، يكون كل منهما مسئولا فى مواجهة الآخر اذا ما ثبت خطأ على عاتق كل منهما ، الا اذا تمكن احدهما من اثبات سبب أجنبى .

ولكن الصعوبة تثور اذا لم يثبت شيء من هذا ولا ذاك ، وظل سبب الحادث مجهولا .

لقد ثار فى هذا الصدد خلاف شمل الفقه والقضاء ، بين عدة آراء انتصر من بينها فى النهاية ، فى فرنسا ، ذلك الاتجاه القائل بتطبيق قواعد المسئولية عن الاشياء فى التصادم فى العلاقة بين حارسى كل منهما :

ولعل صلة وثيقة يمكن القول بوجودها فى هذا المجال ، بين قواعد المسئولية عن الاشياء وما لحقها من تطور بصفة عامة ثم تطبيقها فى حوادث السيارات فى غير حالات التصادم من جهة وبين تطبيقها فى الحالات الاخيرة من جهة أخرى .

وسوف نعرض بايجاز الملامح الرائسية لهذا التطور .

١٩٠ — نعرف أن القضاء الفرنسى (٢) كان يطبق أول الامر القواعد العامة فى المسئولية التقصيريةفى حوادث السيارات وكان يتعين على

---

(١) أنظر : اسماعيل غانم ، المرجع السابق — المصادر — ص ٤٥٦ رقم ٢٦٠ : فرض الضررالانفرادى أو الآحادى ، حيث يجوز للحارس المضرور ان يتمسك بقواعد المسئولية عن الاشياء ضد الحارس الاخر الذى لم يصبه أى ضرر .

(٢) أنظر فيما بعد المسئولية عن حوادث السيارات فى فرنسا ص ٤٠٧

المضرور اذا بموجب تلك القواعد اثبات خطأ على عاتق المدعى عليه . وانعكس ذلك بطبيعة الحال على الحوادث الناتجة عن التصادم .

ونظرا لما يترتب على ذلك من حرمان للمضرور من حقه في التعويض اذا فشل — وهذا غالب — في اثبات الخطأ ، فانه ومع تطور القضاء بصدد التفرقة بين فعل الانسان وفعل الشيء ، فقد اتجه هذا القضاء الى تطبيق قواعد المسئولية عن الاشياء بالنسبة لحوادث السيارات اذا كان لايقودها انسان . وكان يتعين على المضرور ان يثبت أن الحادث يرجع الى فعل الشيء ، الذى مثل له القضاء المذكور بكسر عجلة القيادة أو انفجار الاطارات .

وكانت نتيجة ذلك في نطاق التصادم ، أن المادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى لم تكن تطبق ، الا على عاتق السائق الذى لم تساهم سيارته ذاتها دون اشتراكه في وقوع التصادم .

وانتقل القضاء الفرنسي الى مرحلة أخرى ، برفض التفرقة بين فعل الانسان وفعل الشيء فيما يتصل بتطبيق قواعد المسئولية عن الاشياء بحكم ٢١ فبراير سنة ١٩٢٧ (٣) .

وكان من الطبيعى اذا باعتبار السيارة من الاشياء الخطره ان تطبق قواعد المسئولية عن الاشياء في نطاق حوادث السيارات . الا أن تفرقة أخرى قد تمت في خصوص التصادم على أساس معيار الخطورة ، وكان مؤدى ذلك ، باعتبار أن هذا المعيار يمثل أساسا لتطبيق قواعد المسئولية المشار اليها ، انه اذا كان التصادم بين سيارة ودراجة بخارية مثلا ، فانه يجوز لحارس الاخيرة فقط التمسك ضد حارس الاولى بقواعد المسئولية عن الاشياء . وقد ترتب على هذا المعيار السابق بمناسبة التصادم ، انه اذا كان التصادم بين شيئين يتسمان بخطورة ظاهرة وملموسة فانه يترتب على ذلك تهاتر قرينتى المسئولية على عاتق كل من الحارسين ، بينما تنطبق في حالة التصادم بين شيء خطر وشيء ليس كذلك ، على عاتق حارس الاول لمصلحة حارس الأخير . ولقد انتقدت هذه التفرقة . لان نص المادة ١٣٨٤/١ مدنى فرنسى لم يتضمن

---

(٣) CASS. Civ. 21-2-1927 : D. P. 1927-97

(٣) وانظر في نقد هذه التفرقة :

TOUREN : thése, op. Cit. 1932, P. 28

تفرقة بين الاشياء حسب خطورتها (٤) ،بالاضافة الى ان فكرة الخطورة انما هي فكرة نسبية (٥) . واذا كانت تفرقة مثل هذه غير موجودة في تطبيق المسئولية عن فعل الحيوان ، فكيف يقال بها بالنسبة للأضرار الناتجة عن الاشياء غير الحية (٦) .

وبالتالى فان هذا المعيار قد أدى الى مفارقات بين الاحكام فيما يتعلق بالتصادم بين سيارة وعربة يجرها حيوان .

لانه من الصعوبة وضع قاعدة عامة وأن كانت أغلب الاحكام قد اعتبرت الأولى خطرة بالنسبة للثانية (٧) .

ثم صدر بعد ذلك حكم النقض الفرنسية في ١٣ فبراير سنة ١٩٣٠ بالغاء كل تفرقة بين الاشياء بصدد تطبيق قواعد المسئولية عما تسببه من اضرار . ومن ثم فقد كان منطقيا أن تطبق في حالة التصادم حيث لم يثبت اى خطأ مع بقاء أسباب التصادم مجهولة .

الا أن هناك عدة اتجاهات نوجزها فيما يلى :

١٩١ — الاتجاه الأول : مسئولية البادىء بالصدمة :
Système de l'agression

وكانت هذه تسمية الأستاذ أندريه تورين (٨) ، ومؤدى هذا الاتجاه القاء كل مسئولية عن التصادم على عاتق حارس السيارة التى صدمت الأخرى .

وتفرعت عن ذلك تفرقة أخرى حسب طبيعة الصدمة Suivant la nature du choc وبموجب هذه التفرقة . تتهاتر القرينتان اذا كانت الصدمة تبادلية heurt réclnroque . أما اذا لم تكن كذلك ، بأن كانت احدى السيارتين فى حالة وقوف ، فان الصدمة تكون من جانب

(٤) DEREUX : "des collisions d'automobiles ou cycles dont les causes n'ont pas être etablies". L. nouv. 1930-1-P. 151-160. notetamment P. 153.
TOUREN : thése, op. Cit. 1932, P. 35

(٥) LARTIGUE : thése, op. Cit. 1931, P. 123

(٦) DEREUX : op. Cit. P. 153

(٧) LARTIGUE : thése, op. Cit. 1931, P. 25

(٨) TOUREN : thése, op. Cit. 1932, P. 41

واحد heurt unilateral ، ومن ثم فان نص المادة ١/١٣٨٤ لا ينطبق حارس السيارة المتحركة (٩) .

وقد جنح البعض الى جانب هذا التفريع الأخير بقوله أن المادة ١/١٣٨٤ لا تنطبق على حارس السيارة الواقفة فى التصادم ، لأنه لا يمكن القول بأنه قد سبب الضرر الا اذا كان وقوف السيارة يكون خطأ فى جانبه كما لو كانت واقفة فى الظلام دون اضاءة (١) . الا ان هذاالاتجاه كان محلا للنقد .

١٩٢ — نقد هذا الاتجاه :

١ — انه من الصعوبة بمكان تحديد من تسبب فى احداث التصادم بداية ، خاصة ونحن نتحدث عن بقاء ظروف الحادث مجهولة . ويكون من التجاوز اذا ان نلقى على عاتق احد الطرفين فى التصادم كل الأضرار (١١) .

٢ — ان التفريع المشار اليه فيما سبق ، بصدد تطبيق المادة ١٣٨٤ ١ مدنى فرنسى ، بين السيارة المتحركة والواقفة يؤدى الى مفارقات . لأنه اذا صدمت السيارة (أ) وهى تسير بسرعة السيارة (ب) وهى واقفة . فان حارس الاولى يتحمل كل الضرر . بينما اذا احدثت الصدمة والسيارة (ب) تتأهب للتحرك ، فاننا نكون بصدد صدمة متبادلة ويتحمل حارس السيارة (ب) الجزء الاكبر من الضرر لان سيارته ستكون قد اصيبت بضرر أكبر . ان اختلافا طفيفا فى الواقع يؤدى بهذه الصورة الى اختلاف كبير فى الحقوق . (١٢) لأنه فى حالة الصدمة المتبادلة تتهاتر كلتا القرينتين ويتحمل كل منهما ما أصابه من ضرر .

١٩٣ — الاتجاه الثانى : تهاتر القرينتين :

Sysleme de la naturalisation

وفحوى هذا الاتجاه ماثل فى سقوط ما يقع على عاتق كل حارس من قرائن ويتعين على كل منهما أثبات خطأ الآخر .

---

(٩) Cour d'app. DE MONTPEILLIER : 28-2-1929 : Gaz. pal 1929-2-700.

(١٠) RIEDMATTEN : op. Cit. P. 35.

(١١) TOUREN : thése, op. Cit. 1932. P. 42

(١٢) DEREUX : op. Cit. P. 155.

وقد افصحت عن هذا الاتجاه محكمة استئناف اكس (١٣)، وجاء قضائها انه فى حالة التصادم بين سيارتين ، تسقط قرينة المسئولية التى تثقل كاهل كل من حارسيهما ويتعين تطبيق المادة ١٣٨٢ (مدنى فرنسى)،

وقد اشترط انصـــار هذا الاتجـــاه (١٤) أن يكون الضرر متبـــادل bilateral كشرط جوهرى لهذا التهاتر .

فاذا كان كذلك ، فانه من المتعين اثبات الخطأ ، أما اذا كان الضرر من جانب واحـــد فان القرينـــة تقع على عاتق الطرف الآخر ، ولا يمكن القول — حيث لا توجد الا قرينة واحدة فى نظرهم — بتهاتر القرينتين .

١٩٤ — نقد هذا الاتجاه :

١ — اننا لا نوافق على هذا الاتجاه ، لأن وجود القرينة على عاتق أحد الحارسين ليس من شأنه ان يسقط تلك التى تقع على عاتق الاخر المدعى عليه . اننا فى حالة التصادم بصدد مضرورين متميزين وضررين وقرينتين ، وكل منها ترتب المسئولية .

٢ — ان القرينة المنصوص عليها فى المـــادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى (١٧٨ مدنى مصرى) قد تقررت كي يحصل المضرور من شيء على تعويض عما أصابه من ضرر ، ومن ثم «فانها ليست وسيلة دفاع للمدعى عليه».

الاتجاه الثالث : الجمع بين قرينتى المسئولية :

١٩٥ — ومبنى هذا الاتجاه هو بقاء كل قرينة على عاتق كلا الحارسين المشتركين فى التصادم بين سيارتين بحيث يجوز لكل منهما أن يتمسك بها قبل الآخر حتى يحصل منه على تعويض عما أصابه .

---

(١٣) Cour d'app. D'AIX : 4-6-1931 : D. P. 1931-2-12

(١٤) TOUREN : thése, op. Cit. 1932, P. 54

ويقول فى دفاعه عن هذا النظام : انه حل عادل ومنطقى أن نقول بسقوط كلتى القرينتين فى حالة التصادم ، وحتى نترتب المسئولية على عاتق ايهما فانه يتعين اثبات الخطأ .

ومن أنصار التهاتر :

JOSSERAND : "Les collisions entre véhicules et entre présomptions de responsabilité" D. 1935, chron. P. 41

(١٥) DSCHIZEAUX : "Influence du fait de la victime sur la responabilité civile délictuelle". thése GRENOBLE, 1934, P. 162.

ومن أنصار هذا الاتجاه الأستاذ ديريكس (١٦) .

وتفصيل الأمر ان القرينة المنصوص عليها في المادة ١٣٨٤/١ مدني فرنسي (١٧٨ مدني مصري) لا تسقط ، فيما يتعلق بتطبيقها في حوادث السيارات بصفة عامة والتصادم بصفة خاصة ، الا باثبات السبب الأجنبي . ومن هنا ، فاذا تمكن أحد الحارسين من اثبات السبب الأجنبي الذي أحدث التصادم فان قرينة المسئولية تقع على السائق (الحارس) الآخر وتسقط تلك التي تثقل كاهله . أما اذا تمكن كل منهما من اثبات هذا السبب الأجنبي ، تسقط كلتا القرينتين ولا مسئولية على عاتق ايهما .

أما اذا لم يتمكن أي منهما من اثبات ذالك السبب ، ولم يتمكن في نفس الوقت من اثبات خطأ الآخر ، وظل سبب التصادم مجهولا ، فان قرينة المسئولية تظل تثقل كاهلهما معا ويلتزم بمقتضاهما كلاهمابتعويض الآخر عما أصابه .

وقد حسمت النقض الفرنسية الأمر بحكم ٢٤ يونيه ١٩٣٠ (١٧) وجاء فيه : « حيث ان كل حارس يفترض انه مسئول قانونا بموجب هذا النص (١٣٨٤/١) وانه ولم يثبت ان الحادث يرجع الى سبب اجنبي لا يد له فيه ، فانه يلتزم بضمان التعويض » .

---

(١٦) DEREUX : op. Cit. P. 157.

CASS : A notre avis, il est bien plus simple, et plus conforme à ce qu'on pourrait appeler les principes inconscients de la jurisprudence, c'est-à-dire à ce sentiment intime de l'équité qui, tantôt à l'aide de constructions juridiques de el tantot malgre elle, finit toujours par triompher, de dire simplement en cas de doute sur les clauses de l'accident, l'art. 1384, 1, oblige chacune des parties à réparer le dommage que son véhicule a causé a l'autre.

".. la ligne droite ici, selon nous, c'est dire: en cas de collision d'origine inconnue entre deux véhicules, l'art. 1384, 1, peut être invoqué des deux côtes de la barre, et a pour effet de faire réparer par chacun le préjudice que son véhicule à causé a l'autrui". P. 160.

(١٧) CASS. Civ. 24-6-1930 : S. 1931-1-121, note, ESMEIN

وبالنسبة للوضع فى مصر ، فقد ورد فى الأعمال التحضيرية (١٨) ، ما يفيد بأنه استثناء على نص المادة ١٧٨ مدنى مصرى والخاصة بالمسئولية عن الأشياء ، ويتصل الاستثناء بعدم تطبيق النص المذكور بالنسبة لتصادم السيارات ، حيث يتعين اثبات الخطأ .

١٩٦ ــ ونرى ضرورة تطبيق ذلك النص فى حالة تصادم السيارات ، لان نص المادة ١٧٨ جاء عاما فى القائه عبء المسئولية على حارس الأشياء التى تتطلب حراستها عناية خاصة وكذلك حارس الآلات الميكانيكية . وعليه فان عدم تطبيقها فى هذا الصدد يمثل مخالفة قانونية لهذا النص (١٩) .

كذلك فان السيارة تعتبر ، ولاشك فى ذلك ، من الأشياء الخطرة والآلات الميكانيكية التى عددها النص حيث يجوز للمار فى الطريق التمسك بالقاعدة التى يتضمنها النص اذا ما صدمته سيارة ، فلا يعقل أن يكون الامر غير ذلك اذا كان الحادث قد نتج عن تصادم سيارتين وأصيب فيه حارس كلتاهما حيث لا يجوز معاملة كل منهما بصورة مختلفة عن المار فى الطريق .

ونضيف ايضا أن الأمر فى حالة التصادم ، لا يختلف عن أى حادث آخر . فالظروف واحدة حيث لم يثبت خطأ مع بقاء ظروف الحادث مجهولة . كذلك ، وشرط تطبيق نص المسئولية عن الاشياء كامن فى اثبات مساهمة الشىء فى احداث الضرر ، فاننا فى حالة التصادم نكون بصدد مضرورين من شيئين يتسمان بالخطورة حيث مجال تطبيق النص .

ان تطبيق قواعد المسئولية عن الأشياء يجب الا يختلف حسب كيفية وقوع الحادث ونظرا لتعدد اشياء جعل منها القضاء مانعا ــ فى غير موضعه ــ أمام تطبيق النص الخاص بهذه المسئولية .

كذلك فان وجود هذه المسئولية على عاتق حادث احدى السيارات المشتركة فى التصادم ، ليس من شأنه أن يؤدى ابدا ــ فى نطاق ما هو معروف من اسباب الاعفاء ــ الى سقوط نظيرتها التى تقع على حارس

---

(١٨) أنظر : الأعمال التحضيرية للقانون المدنى المصرى ، ج ٢ ، ص ٤٣٦

(١٩) أنظر : اسماعيل غانم ، المرجع السابق ، ص ٤٥٧ رقم ٢٥٩ ، ويرى استاذنا انه ليس هناك سند للقول بتهاتر المسئوليتين ، اذ ليس هناك تعارض بينهما يمنع من قيامهما معا .

السيارة الاخرى ، والا كانت هذه المسئولية عن الاشياء بمثابة وسيلة دفاع للحارس المدعى عليه ضد حارس السيارة المدعى ا وهذا يخالف ما خصصت له اصلا من حماية المضرور من شيء .

ان حارس كل من السيارتين اللتين اشتركا فى التصادم يجوز له التمسك ضد الاخر بقواعد المسئولية عن الاشياء للحصول على تعويض عما اصابه .

ولكن ما هو الوضع بالنسبة لما اذا كان المصاب راكبا فى السيارة؟ نجيب على ذلك فى المطلب التالى .

المطلب الثانى

تعويض المضرور فى النقل بعوض والنقل القائم على مصلحة للناقل فى حالة تصادم السيارات

١٩٧ ــ قد يقع تصادم بين سيارتين ، ينتج عنه اصابة راكب فى احداها ليثور تساؤل عن كيفية حصوله على تعويض ؟

يجب أن نفرق بين الراكب بعوض حيث يوجد عقد نقل يتضمن أجر نقدى وبين الراكب مجانا حيث لا يوجد شيء من ذلك ، لا عقد نقل ، ولا مقابل نقدى ، وانما يوجد مقابل من نوع آخر وقد لا يوجد أى مقابل. ونقصد بذلك النقل المصلحى والنقل مجاملة .

وسوف نتناول هنا تصادم السيارات فى النقل بعوض والنقل المصلحى ونؤجل النقل مجاملة للمطلب القادم .

١٩٨ ــ تصادم السيارات والنقل بعوض :

ان التزامنا بضمان السلامة يقع على عاتق الناقل بعوض ، يعتبر من الامور المستقر عليها فى نطاق كل من القضاء المصرى والفرنسى ، حيث يلتزم الناقل بتوصيل المسافر سالما معافيا الى جهة الوصول ، ومن ثم تكون مسئوليته عما أصاب المسافر من ضرر من جراء حادث وقع

خلال نقله ، وما على المضرور الا أن يثبت وقوع الحادث ، ولا يستطيع الناقل التخلص من المسئولية الا باثبات السبب الأجنبى الذى لا يد له فيه.

ولما كان الناقل بعوض يخضع لنظام من المسئولية لا يختلف عملا عن المسئولية عن الاشياء ، فاننا نتساءل عما اذا كان مركز الراكب بعوض يختلف اذا كانت الاصابة ناشئة عن تصادم وقع بين السيارة التى يستقلها وسيارة اخرى ؟ (١)

من الجدير القول هنا ، أنه بالاضافة الى حق الراكب المضرور فى الرجوع على ناقله بدعوى المسئولية التعاقدية الناشئة عن النقل، فان له الحق فى الرجوع أيضا على حارس السيارة الاخرى المشتركة فى التصادم على أساس المادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى (١٧٨ مدنى مصرى) .

وعليه فان كلا منهما ، الناقل بعوض وحارس السيارة الأخرى يكون ملتزما تجاه الراكب المضرور فى التصادم الذى وقع بين سيارتيهما بتعويض كامل عما أصابه من ضرر ، وذلك على أساس فكرة الالتزام التضامنى .

لكن ، هل يختلف الامر فى النقل المصلحى ؟

١٩٩ ـ تصادم السيارات والنقل القائم على مصلحة للناقل :

قد يقع تصادم بين سيارتين ، تنقل احداها راكبا لم يدفع أجرا نقديا ، وانما للناقل مصلحة فى نقله .

فى هذه الحالة ايضا ، يكون كل منهما ، الناقل الذى له مصلحة فى النقل (الذى اخضعه القضاء الفرنسى للمسئولية عن الأشياء) وحارس السيارة الأخرى ، مسئولا على سبيل التضامن عن تعويض الراكب عما أصابه من ضرر .

---

(١) انظر : فى تصادم السيارات والنقل بعوض : MERISSE :— note, S. 1963, P. 2, notamment P. 3

"Le recours du lransport gratuit contre le tiers. auteur de l'accident" Gaz. Pal. 1966-?-186

V. aussi ESMEIN : note, T. C. P. 1962-2-12728

SAVATIER : note op. cit. noiamment P. 626 (D. 1962, P. 625)

المطلب الثالث

تصادم السيارات والنقل مجاملة

٢٠٠ — تمهيد وتقسيم :

قد يقع تصادم بين سيارتين يكون المصاب فيه راكبا على سبيل المجاملة فى احداها . فاذا لم يثبت خطأ اى منهما ، الناقل وحارس السيارة الأخرى ، وظل سبب التصادم مجهولا ، فان تساؤلا يثور عن كيفية حصول الراكب المضرور على التعويض ؟

فى هذه الحالة ، فان الراكب مجاملة لا يستطيع الرجوع على ناقله بالمادة ١٣٨٤/١ مدنى فرنسى ، مقابلة للمادة ١٧٨ مدنى مصرى ، ذلك حسبما جرى عليه قضاء النقض الفرنسية منذ عام ١٩٢٨ حتى نهاية عام ١٩٦٨ . وكذلك فانه لايستطيع الرجوع على ناقله المذكور بقواعد المسئولية الخطئية فى المادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى (١٦٣ مدنى مصرى) وذلك لعدم ثبوت خطأ فى جانبه . ولنفس السبب فانه لا يستطيع ايضا الرجوع على حارس السيارة الأخرى بموجب النص السابق . ومن ثم ، وأمام سد الطريق أمامه فيما يتصل بدعوى المسئولية عن الأشياء ضد الناقل، فانه ليس أمامه — ازاء استحالة رجوعه علىالناقل بأى دعوى سوى الرجوع على حارس السيارة الاخرى بقواعد المسئولية عن الاشياء .

واذا كان ذلك ليس محلا للمنازعة ، فان ما كان محل للكثير منها هو نطاق التزام حارس السيارة الأخرى فى هذه الحالة . هل يلتزم بتعويض كامل تجاه الراكب المضرور فى السيارة الاخرى أم لا يلتزم الا بالنصف ؟

لقد كانت هذه المشكلة مواكبة فى نشوئها لقضاء النقض الفرنسية فى ٢٧ مارس ١٩٢٨ فيما يتعلق بنظام المسئولية الذى يخضع له الناقل مجاملة ، وحظرها تطبيق المسئولية عن الاشياء بالنسبة له ، الامر الذى رتب الكثير من المفارقات التى كان الفقه والقضاء فى غنى عنها تماما . الا أن محكمة النقض الفرنسية قد تداركت الأمر أخيرا ، واجتثت المشكلة

من جذورها بحكم الدائرة المشتركة فى ٢٠ ديسمبر ١٩٦٨ ، حيث قالت بتطبيق قواعد المسئولية عن الأشياء فى النقل مجاملة .

وعلى ذلك ، فانه خلال فترة انتهت بالحل الاخير سنة ١٩٦٨ وكانت بدايتها ماثلة فى الحل الأول سنة ١٩٢٨ ، فاننا سوف نستعرض المراحل المختلفة والمتغيرة التي مرت بها تلك المشكلة وكيف كان القضاء فى فرنسا منقسما بين عدة اتجاهات فى علاجه لها خلال تلك الفترة .

منها ماذهب الى الزام كل من الناقل وحارس السيارة الاخرى بتعويض كامل على سبيل المناصفة . ومنها ما ذهب الى القاء عبء التعويض على عاتق حارس السيارة الأخرى فقط ، ومنها ما ذهب اخيرا الى الزام حارس السيارة الأخرى ، دون الناقل مجاملة بنصف التعويض .

وعليه فان دراستنا فى هذا المطلب ستكون فى ثلاثة فروع .

الفرع الأول

تعويض كلى على عاتق كلا الحارسين مناصفة

١٤٢ — ومبنى هذا الاتجاه يكمن فى أن الراكب مجاملة ، الذى اصيب فى حادث تصادم بين السيارة التى كان يستقلها وسيارة اخرى ، يستطيع الحصول على تعويض كامل عما أصابه ، وهو تعويض يتحمل حارس السيارة الأخرى والناقل عبأه النهائى مناصفة .

وقد ابرزت ذلك بوضوح محكمة نانت (٢) التى قالت أن الراكب مجاملة لا يمكنه الاحتجاج ضد ناقله الذى برىء من تهمة الاصابة غير العمد ، لا بالمادة ١٣٨٢ ولا بالمادة ١٣٨٤/١ مدنى ، ولكنه يستطيع مقاضاة حارس السيارة الأخرى التى دخلت سيارة الناقل فى تصادم معها .

---

(٢) Trib. Civ DE NANTES : 15--3-1946 : J. C. P. 1948-2-4149, note RODIERE.

وكان ذلك بمناسبة وقوع تصادم بين سيارتين يستقل احداهما راكب على سبيل المجاملة ، وعلى اثر اصابته أقام دعوى التعويض على أساس المادتين ١٣٨٢ ، ١٣٨٤/١ مدني فرنسى ضد حارس السيارة الأخرى . وقام الناقل مجاملة برفع دعوى التعويض ضد حارس السيارة الأخرى أيضا وذلك عما أصاب سيارته . ونظرا لوفاة هذا الحارس ، فقد أقام ورثته دعوى فرعية ضد الناقل لتعويضهم عما أصابهم من الحادث .

وأضافت المحكمة ، ان هـذا الحارس ، يمكنه بدوره ، أن يطالب ناقل المسافر على سبيل المجاملة . بتعويض عن الضرر الذى لحقه (لحق الحارس) وقالت المحكمة ان هذا التعويض يشمل ما حكم عليه به من تعويض التزم بدفعه اتجاه المسافر .

وقالت المحكمة بالنسبة لدعوى الراكب مجاملة ضد ناقله : أن هذا الراكب لا يمكنه الحصول على تعويض على أساس المادة ١/١٣٨٤ مدنى ، وانه لا يستطيع أن يقاضى هذا الناقل الا على أساس المادة ١٣٨٢ حيث يتعين اثبات خطأ فى جانبه .

وقالت المحكمة : أنه لما كان الناقل قد برىء جنائيا من تهمة الاصابة غير العمد فانه لا يمكن اعتباره مرتكبا لخطأ ، ومن ثم فلا يمكن اعتباره مسئولا على أساس النص السابق .

وازاء ذلك قام الراكب برفع دعوى بالتعويض على ورثة حارس السيارة الأخرى على أساس المادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى .

وقررت المحكمة مسئولية هؤلاء الورثة على أساس هـذا النص طالما لم يثبت أى خطأ فى جانب الراكب .

أما بالنسبة لدعوى الناقل مجاملة ضد ورثة حارس السيارة الأخرى ، فان المحكمة قررت مسئولية هؤلاء الورثة عن الضرر الذى لحق سيارة هذا الناقل وذلك على أساس المادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى .

اما عن الدعوى الفرعية لهؤلاء الورثة ضد الناقل مجاملة ، فقد قررت المحكمة مسئولية هذا الناقل على أساس النص السابق عن الضرر الذى ألم بهم من جراء التصادم وكذلك قررت مسئوليته معهم على سبيل التضامن عما حكم به عليهم تجاه الراكب مجاملة .

وقد لخصت المحكمة قضاءها فى النهاية كما يلى :

أولا : بالنسبة لدعوى الراكب ضد ناقله وورثة حارس السيارة الأخرى :

أ ـ رفض الدعوى ضد الناقل على أساس المادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى وقبولها مؤسسة على المادة ١٣٨٤ مدنى فرنسى ، ضد ورثة حارس السيارة الأخرى .

٢ ـ قررت المحكمة بناء على ذلك مسئولية هؤلاء الورثة عما أصاب الراكب من جراء التصادم .

ثانيا : بالنسبة لدعوى الناقل الاصلية والدعوى الفرعية لورثة حارس السيارة الاخرى :

بالنسبة لدعوى الناقل الاصلية : قررت المحكمة مسئولية الورثة بتعويض عما اصاب سيارته من الضرر ، وذلك على سبيل التضامن .

اما بالنسبة للدعوى الفرعية للورثة : قررت المحكمة ، على اساس المادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى مسئولية الناقل تجاه الورثة عما اصابهم من ضرر .

وبالاضافة الى ذلك ، فقد قررت المحكمة ايضا ضمانا على عاتقه وهو الناقل مجاملة بتعويض الورثة عما حكم عليهم به أصلا على أساس المادة ١/١٣٨٤ لمصلحة الراكب .

من تقضى هذا الحكم يتضح أن المحكمة قد القت — باديء ذى بدء — عبء التعويض عن الضرر الذى اصاب الراكب مجاملة فى التصادم ، على عاتق حارس السيارة الاخرى ، دون الناقل مجاملة الذى رفضت دعوى الراكب ضده ، سواء كانت مؤسسة على المادة ١٣٨٢ لانتفاء الخطأ بحكم البراءة ، أو المادة ١٣٨٤ للقضاء الثابت فى هذا الصدد والقائل بعدم تطبيقها فى النقل مجاملة .

الا أنها قد عادت — وهذه هى النتيجة التى تمخضت عن قضائها بقسمة مبلغ التعويض فى الواقع ، باجازتها لورثة حارس السيارة الاخرى، الرجوع على الناقل مجاملة بما أصابهم من ضرر كان ماثلا فى نظر المحكمة فيما تكبده ورثة الحارس الآخر من مبالغ حكم بها عليهم لمصلحة الراكب مجاملة .

٢٠٢ — تقدير هذا الاتجاه :

١ — ان هذا القضاء يتعارض مع قضاء النقض الفرنسية فى سنة ١٩٢٨ الخاص بالمسئولية المدنية للناقل مجاملة .

٢ — كذلك فان المحكمة قد خلطت فى قضائها بشأن قواعد المسئولية فى حالة تصادم السيارات بين ما يجب تطبيقه من قواعد فى العلاقة بين حارسى السيارتين المشتركتين فى التصادم والقواعد المتعلقة بضرر اصاب شخص ثالث فى هذا التصادم مثل الراكب .

وجاء هذا الخلط ، بتضمينها جزء من التعويض الذى استحقه الراكب مجاملة فى نطاق التعويض الذى يلتزم به حارس السيارة الاخرى

على اساس المادة ١٣٨٤ فى مواجهة الحارس الناقل مجاملة . وأعتبرت هذا الجزء كما لو كان ضررا اصاب الحارس الآخر مما يتعين رجوع الاخير به على الناقل مجاملة ، وبالتالى فقد توصلت بذلك إلى اعطاء المضرور تعويضا كليا .

وهو تبرير لا سند له من النصوص على الاطلاق . ويكون من غير الصواب ان يلقى على عاتق الناقل مجاملة — وهو غير ملتزم بأى شىء لعدم خضوعه للمسئولية عن الأشياء ولعدم ثبوت خطأ فى جانبه — التزام بالتعويض بوسيلة مصطنعة . كذلك فان المحكمة قد فاتها أن قرينة المسئولية على عاتق حارس الشىء تلزمه بتعويض الاضرار المباشرة الذى تسبب الشىء فى احداثها والتى لا يدخل فيها — بالرغم من دخول الضرر الذى اصاب اصحاب سيارة الحادث الآخر وورثته فى نطاقها — التعويض المستحق على الحارس الآخر لمصلحة الراكب المضرور (٣) .

وعلى الرغم من هذه الانتقادات ، فقد قالت به محكمة النقض الفرنسية فى حكم ٣٠ يونيه ١٩٦١ (٤) حيث قضى من جانبها بأنه بالنسبة لتصادم بين سيارتين ظلت ظروفه مجهولة ، فان السيارتين اشتركتا فى احداث الضرر وان التعويض يقع مناصفة على عاتق مالكى السيارتين .

وكان ذلك فى قضية تتلخص وقائعها فى وقوع تصادم بين سيارتين للنقل ، كانت احداها تحمل بترولا . وترتب على هذا التصادم سيلان البترول على الطريق مما جعله منزلقا — ونتج عن ذلك انزلاق دراجة بخارية Seooter كان عليها راكبان هما الزوجان MARIANI الأمر الذى الى اصابتهما ، ورفعت دعوى التعويض .—

وقررت محكمة النقض الفرنسية الزام حارسيهما بتعويض نصف الضرر على اساس ان سبب التصادم بقى مجهولا وان كلتا السيارتين قد ساهمت فى احداث الضرر بالزوجين .

وقالت : ان الحارس لا يكون مسئولا بصورة كلية عن الضرر الا اذا كان الشىء الموجود فى حراسته قد تسبب فى احداثه كله وبمفرده .

كذلك — وعلى حد تعبير المحكمة — فان الدين ينقسم على أساس الرؤوس par tête بين الحراس المختلفين لعدة اشياء .

---

(٣) RODIERE : note, op. Cit.
(٤) CASS. Civ. 30-6-1961 : J. C. P. 1961-2-12386

٢٠٣ ــ تقدير هذا الاتجاه :

ان هذا الاتجاه يتعارض فى الواقع مع قضـاء النقض الفرنسـية بخصوص استبعاد النقل مجاملة من المسئولية عن الآشـياء . اذ كيف يقال بالقاء تعويض نصف الضرر على عاتق النـاقل مجاملة ولم يثبت فى جانبه اى خطأ لآن اسباب الحادث مجهولة ؟

الفرع الثانى

تعويض كامل يقع على عاتق حارس السيارة الآخرى

٢٠٤ ــ ومناط هذا الاتجاه كما ذهبت محكمة موتيير (٥) ، الزام حارس السيارة الآخرى ، التى دخلت فى تصادم مع السيارة التى يستقلها الراكب مجاملة ، بتعويض كامل تجاه الآخير .

وقالت المحكمة المذكورة فى ايضاح ذلك انه فى حالة التصـادم بين سيارتين حيث لا يعفى اى من الحارسين الا اذا اثبت أن سببا أجنبيا غير متوقع وغير ممكن دفعه ، كان السبب الوحيد للتصادم ، فان كل واحد منهما يلتزم بتعويض كل الضرر الذى اصاب الآخر اذا كان قد ترتب على اتلاف سيارتهما أو على اصـابتهما ضرر شـخصى مباشر لكل منهما . واضافت المحكمة ، أن الآمر غير ذلك ــ لعـدم وجود رابطة السـببية المباشرة ــ بالنسبة للتعويض الذى يدفعه للغير المضرور من التصادم ، وان هذا التعويض يجد مصدره فى قرينة المسئولية التى تقع على الحارس فى مواجبـة المضرور . وقالت انه اذا كان المضرور راكبـا على سبيل المجاملة فى سيارة دخلت فى تصادم مع سيارة أخرى فان حارس هـذه السيارة الآخرى لا يستطيع الرجوع بجزء part — quote من التعويض الذى يقع على عاتقـه الا اذا اثبت على عاتق النـاقل مجاملة خطأ وفق أحكام المـادة ١٣٨٢ مدنى .

وقد ابرزت هذا الاتجاه بوضوح ، محـكمة استئناف ليون بحـكم ١١ يونيه ١٩٦٤ (٦) وقالت فيه : انه فى حالة تصـادم السيارات الذى

---

(٥) Trib. Civ. MOUTIERS : 5-5-1955 : J. C. P. 1955-2-8983

(٦) Cour d'app. DE LYON : 11-6-1964 : Gaz. Pal. ,964-2-358- J. C. P. 1965-2-14377, note, MARTIN

وفى نفس المعنى :

Cour d'app. DE DIJON : 12-11-1964 : Gaz. Pal. 1964-2-460.

حيث قالت بمسئولية حارة السيارة الاخرى وحده .

يصاب خلاله راكب على سبيل المجاملة . وعلى انه لم يثبت اى خطأ على عاتق احد وأن الناقل مجاملة غير مسئول فى مواجهة المضرور المنقول ، فانحارس السيارة الآخرى المسئول فىمواجهة المضرور باعتباره حارسا. لايستطيع الادعاء بأنه لا يلتزم الا بتعويض نصف الضرر ، بحجة انه لا يستطيع الرجوع على الناقل .

واستندت المحكمة الى عدة اسانيد نستخلصها منحيثيات الحكم وهى:

١ ـ طالما لم يثبت ان خطأ سبب التصادم يقع على عاتق حارس السيارة الآخرى او على عاتق الناقل ، فان الضرر الذى لحق حارس السيارة الآخرى يفترض أن سيارة الناقل قد سببته بمفردها . أما الضرر الذى أصاب الراكب مجاملة وحارس السيارة التى كان بها فقد نتج فقط عن فعل السيارة الموجودة فى حراسة الشخص الاخر .

ورتبت المحكمة على ذلك . أن الأمر يتعلق بأضرار مختلفة لها اسباب متميزة . وانه فى حالة عدم ثبوت ان سببا اجنبيا قد ساهم فى احداث هذه الاضرار . فليس هناك محل لمسألة الخطأ المشترك أو تزاحم الاخطاء . وأن كل حارس يكون ملتزما ـ دون امكان الرجوع ـ بتعويض كامل عن الاضرار التى ترجع الى فعل الشىء الخاص به .

٢ ـ ان حارس السيارة الاخرى يلتزم بتعويض الراكب مجاملة فى سيارة الناقل بتعويض كامل ولا يستطيع دفع ذلك ـ كى يلتزم بالنصف ـ بانهليس له حق الرجوع على الناقل . لأن ذلك يرجع الى ان الحلول يقع بالنسبة لمن يلتزم مع آخرين او عنهم وله مصلحة فى الوفاء . ومن ثم فانه . ونظرا لأن التعويض الكامل على عاتق حارس السيارة الاخرى يعتبر دينه الناشىء عن فعل سيارته وليس دينا يلتزم به مع آخرين أو عنهم . فلا يوجد حلول لعدم توافر شروطه ، لأننا بصدد مدين واحد .

ان حارس السيارة الاخرى ، يسأل عن تعويض كلى تجاه الراكب مجاملة فى سيارة اخرى باعتباره حارسا لشىء أحدث ضررا للغير دون اعمال لفكرة الحلول .

٣ ـ واستندت المحكمة ايضا فى الزامها حارس السيارة الاخرى بتعويض كامل الى فكرة قبول المخاطر وقالت : انه اذا كان الراكب مجاملة قد قبل مخاطر نقله وأنه لا يستطيع بناء على ذلك أن يطالب ناقله بتعويض

الا باثبات خطئه ، فانه ، اى الراكب مجاملة ، لم يقبل مخاطر السيارة الاخرى التى اشتركت فى التصادم مع السيارة التى يركبها .

وقد استقرت على هذا الاتجاه عدد من محاكم الاستئناف (٧) ، مخالفة بذلك حكم النقض الفرنسية الذى صدر فى تاريخ سابق عليها (٩ مارس ١٩٦٢) متضمنا ــ كما سنرى فى الفرع الثالث ــ اتجاها يخالف هذا الاتجاه الذى استقرت عليه .

وقد دافع الاستاذ ودرى (٨) عن هذا الاتجاه بقوة . فى نطاق تعليقه على حكم استئناف انجير بتاريخ ٧ مارس ١٩٦٧ والذى جاء فيه :

١ ــ أن الفصل بين اسباب الحادث من حيث آثارها القانونية يؤدي الي نشوء ديون منفصلة .

٢ ــ انه ، وكما يحصل فى وقوع حادثان : احدهما يضع الناقل والراكب فى مواجهة بعضهما . والآخر يضع الراكب والغير فى مواجهة بعضهما ايضا ، فان النتائج المترتبة على كل واحد منهما يجب ان تنظم دون اعتبار لظروف الآخر .

ويقول الاستاذ دورى فى تعليقه على الحكم : أن هذا يؤكد فكرة مؤداها أن فاعل الضرر يلتزم بتعويضة كله ، لانه سببه كله ، وان عدم امكان رجوع احد فاعلى الضرر بعد ان قام بتعويض المضرور يجب الا يؤثر على التعويض الذى ينتظره المضرور .

٢٠٥ ــ تقدير هذا الاتجاه :

ان هذا الاتجاه غير مقبول لدينا . نظرا لمخالفته العدالة :

١ ــ لقد عيب ــ بحق ــ على اتجاه محكمة ليون ، انه لا توجد اسباب مختلفة للضرر الناتج عن التصادم ، بل ان له سببا واحدا يكمن فى تصادم اشتركت فيه سيارتين .

---

(٧) انظر على سبيل المثال :

PARIS : 25-11-1964 : J. C. P. 1965-2-14418, note, PIERRON
TOULOUSE : 25-11-1965 : J. C. P. 1966-2-14624, note, BRAUD
DURRY : Rev. tr. Civ. 1967, P. 170, n 15
AMIENS : 9-2-1968 : Gaz. Pal. 1968-1- somm. P. 28

(٨) DURRY : Rev. tr. Civ. 1967. p. 170, n° 15.

٢ — كذلك فان هذا الاتجاه قد استند على فكرة قبول المخاطر محل انتقادنا فيما بعد .

٣ — ونتساءل اخيرا عن السبب فى أن تنقلب مجاملة الناقل ضد الغير حارس السيارة الاخرى المشتركة فى التصادم ؟

الفرع الثالث

التزام حارس السيارة الاخرى بتعويض نصف الضرر

(قضية بيلاستر) arrét pilstre

٢٠٦ — يتمثل مرمى هذا الاتجاه فى عدم حصول الراكب مجاملة المصاب فى تصادم الا على تعويض يقابل نصف ما لحقه من ضرر ، يقع عبء الوفاء به على عاتق حارس السيارة الاخرى الذى لا يستطيع المضرور ان يقاضى سواه وبهذا القدر فقط .

وقد أوضحت ذلك محكمة كوربيل (٩) ، وكان الامر بمناسبة قضية حيث اصيب راكب موتوسيكل على سبيل المجاملة على اثر تصادم وقع مع موتوسيكل آخر ، وقام المضرور برفع دعوى التعويض ضد حارس الموتوسيكل الآخر على أساس المادتين ١٣٨٢ ، ١٣٨٤/ مدنى فرنسى .

وعلى حين رفضت المحكمة الدعوى على اساس النص الأول لعدم ثبوت الخطأ ، نجدها تتجه فى نطاق الثانى — الى القول بالزام المدعى عليه بتعويض نصف الضرر الذى أصاب الراكب مجاملة .

وجاء فى أسباب هذا القضاء أن احداث الشىء ضررا يؤدى الى مسئولية حارسه ، وان حارس الموتوسيكل الآخر ، وقد رفعت عليه الدعوى من الراكب مجاملة على أساس المادة ١٣٨٤ ، يستطيع التخلص كليا او جزئيا من القرينة التى تقع على عاتقه اذا اثبت السبب الأجنبى . وحيث ان الضرر الذى اصاب الراكب بالمجان يرجع الى صدمة مشتركة choc Conjugre للموتوسيكلين ، وان موتوسيكل الشخص الآخر ليس السبب الوحيد للضرر الذى نتج أيضا عن تدخل موتوسيكل الناقل فى التصادم ، فان هذا التدخل الأخير يكون — وهنا تتركز حجة

(٩) Trib. Civ. DE CORBEIL : 12-1-1938 : Gaz. Pal. 1938-1-578

المحكمة فيما ذهبت اليه — السبب الأجنبى بالنسبة لحارس الموتوسيكل الآخر مما يؤدى الى خفض مسئوليته بالنصف .

وفى نفس الاتجاه ، جاء قضاء النقض الفرنسية الذى قررت فيه أن الراكب مجاملة فى سيارة والذى أصيب من جراء تصادم وقع بين السيارة التى يستقلها وسيارة اخرى ، لا يجوز له الرجوع — فى حالة عدم ثبوت أى خطأ — الا على حارس السيارة الاخرى الذى لا يلتزم الا بتعويض يقابل نصف ما أصابه من ضرر (١٠) .

الآن تساؤلا يطرق الاذهان ، يتعلق بماهية الأسانيد التى ينبنى عليها قضاء النقض السابق فيما جاء به . هذه الاسانيد يمكن ان نوجزها فى اثنين استخلاصا من حيثيات الحكم .

٢٠٧ — السند الأول : فكرة قبول المخاطر :

استندت اليها محكمة النقض الفرنسية فى قصرها حق المضرور فى التعويض على قدر يساوى نصف الضرر الذى الم به ، هذا القدر الذى الزمت الغير حارس السيارة الاخرى به دون الناقل الذى لم تلزمه بشىء.

وقالت فى ابراز حجتها التى نحن بصددها ، أنه اذا كان قبول الراكب مقدما للمخاطر الملازمة للشىء يمنعه من الرجوع على ناقله بموجب المادة ١٣٨٤ فان هذا القيد لا يستفيد منه حارس السيارة الأخرى الذى يلتزم — تجاه هذا الراكب — باعتباره شخصيا من الغير يسأل فى مواجهة آخر عن الشىء الموجود فى حراسته .

وواضح ان المحكمة قد رتبت على فكرة قبول المخاطر بالاضافة الى اثر ايجابى ماثل فى حرمان الراكب مجاملة من التمسك ضد ناقله بقواعد المسئولية عن الاشياء ، اثرا سلبيا آخر ينحصر مجاله فى نطاق التصادم . ويتمثل فى عدم امكان احتجاج حارس السيارة الاخرى التى دخلت فى تصادم مع السيارة التى بها الراكب مجاملة بقبول الأخير للمخاطر . وذلك على خلاف الناقل مجاملة . وتكون بذلك قد حصرت أثرها الايجابى فى علاقة الراكب بالناقل ، بينما نجدها قد حصرت اثرها السلبى فى علاقة الراكب بالغير حارس السيارة الاخرى .

ويتضح اذا كيف إن الغير حارس السيارة الأخرى لا يستطيع على خلاف الناقل مجاملة الاستناد الى قبول الراكب مع الأخير للمخاطر للتخلص

(١٠) مشار اليه من قبل CASS. Civ. 9-3-1962 :

من المسئولية عن الاشياء عما اصاب الراكب المذكور من جراء التصادم ، والنتيجة اذن هى خضوعه لها .

الا اننا نتساءل عن حدود التزامه على هذا الأساس ؟ ذكرت أن المحكمة قد حددته بالنصف . فما هو أساس ذلك ؟

الحقيقة ان الحجة المتعلقة بقبول المخاطر كاساس لما قررته النقض الفرنسية . لاتظهر قيمتها منظورا اليها بصورة مستقلة ، وانما يتعين ربطها بسند آخر نذكره فيما يلى .

٢٠٨ — السند الثانى : عدم امكان الحلول (١١) :

قالت النقض الفرنسية فى هذا الصدد ان المبدأ الذى يلتزم بمقتضاه كل واحد من المسئولين عن نفس الضرر بتعويض كامل على سبيل التضامن in solidum بتطلب أن يتوافر للمدعى المدنى دعوى ضد هذا او ذلك من المدينين المشتركين ، تمكن من قام بالوفاء بالكل من الرجوع ضد الملتزم أو الملتزمين معه بالوفاء ، كل بقدر نصيبه فى الدين . الا أن ذلك لم يتوافر فى القضية حيث تنازل الراكب المضرور — على حد تعبير المحكمة عن التمسك ضد الناقل مجاملة ، خلا الخطأ المنصوص عليه فى المادة ١٣٨٢ ، بالمسئولية بقوة القانون المنصوص عليها فى المادة ١/١٣٨٤ مدنى ..

ويتضح مما تقدم أن عدم امكان حلول حارس السيارة الاخرى محل المضرور فى مواجهة الناقل — باعتباره سندا لحصر مسئوليته فى حدود النصف — انما يرجع ، حيث العلاقة بين هذا السند والسند السابق ؛الى عدم امكان رجوع الراكب المضرور على ناقله سواء بقواعد المسئولية عن الاشياء لانه تنازل عنها بقبول المخاطر ، أو بقواعد المسئولية الخطئية لعدم ثبوت الخطأ .

٢٠٩ — تقدير هذا الاتجاه :

ان هذا الاتجاه لا يمكن قبوله . ونتساءل عن اساس فقدان الراكب مجاملة لنصف حقه فى التعويض ؟

---

(١١) أنظر :

BANCAL : "L'application réciproque de l'article 1384 a propos des accidents de la route."
J. C. P. 1966-1-2039

عن قضـــاء كوربيل ، فانه من الواضح مدى ما يتســـم به الحكم ، وما استند اليه من اعتبار تدخل سيارة الناقل فى التصادم سببا أجنبيا ؛ من تحكم .

اذ كيف نحدد القدر من المسئولية الذى يعفى منه — بموجب ذلك السبب الأجنبى — حارس السيارة الأخرى التى لا يتواجد بها الراكب مجاملة ، وظروف الحادث مجهولة وغير معروفة ؟

اما عن قضاء النقض الفرنسية ، فانه قد تعرض لهجوم مرير من جانب الفقه (١٢) ومقاومة عنيفة من جانب محاكم الاستئناف التى ذهبتالى القضاء على خلافه كما سنرى .

ويمكننا حصر انتقادنا لهذا القضاء فيما يلى :

١ — ان المحكمة قد استندت فيما اتت به الى فكرة قبول المخاطر ، وهى فكرة جاء استخدام المحكمة لها فى غير موضع الأمر الذى سيكون محل انتقادنا بالتفصيل فيما بعد .

٢ — ان الاســـتناد الى فكرة قبول المخاطر للقول بتنازل الراكب مجاملة عن التمسك ضد ناقله بقواعد المسئولية عن الاشياء ، الأمر الذى ادى الى عدم امكان حلول حارس السيارة الاخرى محل هذا الناقل نظرا للتنازل المذكور ولعدم ثبوت خطأ الناقل وهو سند المحكمة فى الزام حارس السيارة الاخرى بالنصف ، انما هو « تنازل يتم لمصلحة الناقل مجاملة باستبعاد المسئولية بقوة القانون اضرارا بحارس الســـيارة الاخرى (١٣)» وهو امر يتنافى مع العدالة .

ان الأمر يتعلق فى نظرنا بأصـــل البلاء المـــاثل فى حرمان الراكب مجاملة من التمسك بقواعد المسئولية عن الاشياء .

٣ — وعلى ذلك فان هذا الحرمان يؤدى الى حدوث مفارقات فى نطاق نقل الاشخاص : بين كل من النقل بعوض والنقل القائم على مصلحة للناقل من جهة ، والنقل مجاملة من جهه أخرى (٢) .

---

(١٢) انظر فى نقد الحكم : STARCK : chron. op. Cit. J. C. P. 1970

(١٣) SAVATIER : note, D. 1962, P. 625

(١٤) انظر فيما سبق : تصادم السيارات فى كل من النقل بعوض والنقل القائم على مصلحة للناقل .

٤ ـــ كذلك فان مؤدى هذا الحكم أن مسئولا واحدا عن الضرر يتحمل تعويض جزء منه وهذا أمر غير منطقى .

٢١٠ ـــ وعلى اثر ماتعرض له هذا الحل الاخير الذى اتبعته النقض منذ سنة ١٩٦٢ . اتجه عدد من محاكم الاستئناف الى اتخاذ موقف مخالف لذلك الذى تضمنه حكم النقض محل النقد السابق ، وقضى بالزام حارس السيارة الاخرى بتعويض كامل .

وقد المحت الى ذلك محكمة استئناف باريس فى حكمها بتاريخ ٢٣ نوفمبر ١٩٦٤ (١٥) بقولها انه فيما يتعلق بتصادم بين سيارتين ،يستقل احداها راكب على سبيل المجاملة ، فان تطبيق المادة ١/١٣٨٤ يؤدى الى افتراض مسئولية كل سائق عن الضرر الذى لحق الآخر بفعل السيارة التى له حراستها . واذا كان صحيحا أن الغير المنقول ليس له دعوى ضد ناقله على سبيل المجاملة فى حالة عدم ثبوت خطئه ، فان قائد السيارة الاخرى يكون ملزما بتعويض كل الضرر الذى اصاب الغير .

ان حرمان هذا القائد الآخر من الرجوع على الناقل مجاملة ليس من شانه ان يؤدى ابدا الى خفض دينه فى مواجهة الراكب .

٢١١ ـــ واذا كان اتجاه النقض فى حكم بيلاستر فى ٩ مارس ١٩٦٢ يعتبر حلا يتفق مع العدالة ، بخلاف حلول اخرى ذكرناها تتعارض معها ، وتتراوح بين الاضرار بالغير حارس السيارة الاخرى والزامه بتعويض كامل مع اغفال دور سيارة الناقل فى التصادم ومن ثم عدم الزامه بشىء ، والاضرار بالناقل مجاملة بالزامه بالنصف مع حارس السيارة الاخرى ، فان اصل المشكلة ماثل فى استمرار القول بالمسئولية الخطئية للناقل مجاملة . ومن ثم فان هناك حتمية لاعادة النظر فيه ـــ وقد حدث بالفعل فى فرنسا سنة ١٩٦٨ ـــ هذه الحتمية تؤكدها حقيقة اخرى توصلنا اليها من درابتنا السابقة للتصادم والنقل مجاملة الا وهى : ان أهمية تنظيم مسئولية الناقل مجاملة ليست مقصورة فقط على الراكب المضرور ولا يجب تنظيمها بصورة نهائية بناء على اعتبارات خاصة ولكنها «تتعلق بالغير الذى يمكن أن يكون مسئولا مشتركا مع الناقل » (١٦) .

---

(١٥) مشار اليه فيما سبق .

(١٦) DEJEA DE LA BATIE : note, J. C. P. 1966-2-14736

وأيا كان الأمر، فانه، وقبل صدور حكم النقض فى ٢٠ ديسمبر ١٩٦٨ استجابة للحتمية السابقة « فانه لم يكن أمام القضاء سوى خيار بين عدة حلول تتفاوت فى مساوئها من حيث الدرجة » (١٧) .

وجاء حكم النقض المذكور فى سنة ١٩٦٨ ليجيز للراكب مجاملة الحصول فى حالة اصابته بضرر خلال تصادم وقع مع سيارة اخرى ، على تعويض كامل عن كل ما اصابه من جراء ذلك التصادم . ويلتزم به الناقل مجاملة وحارس السيارة الأخرى على سبيل التضامن .

واستندت فى قضائها هذا الى سبب مزدوج (١٨) يتمثل فى تطبيق المادة ١٣٨٤/١ ، ومن ثم فى امكان الحلول ا واجتثت المشكلة من جذورها بهذا الحكم .

وقد سبقت النقض فى تطبيق المادة ١٣٨٤/١ مدنى فرنسى فى النقل مجاملة ومن ثم فى حل مشكلة التصادم فيه . محكمة باريس الابتدائية (١٩) وقالت انه من الخطأ التمسك ضد المسافر مجاملة ، لاستبعاد تطبيق المادة ١٣٨٤/١ . بقضاء لا يستند الى اساس قانونى ولا يتفق مع العدالة (تقصد قضاء سنة ١٩٢٨) ومن الأفضل ترتيب مسئولية الناقل مجاملة على أساس المادة ١٣٨٤/١ .

واتجهت نفس المحكمة (٢٠) فى حكم آخر ايضا الى القول بأنه لا يوجد اى نص قانونى أو مبدأ يحظر على الراكب مجاملة فى سيارة دخلت فى تصادم مع سيارة اخرى فى ظروف مجهولة مطالبة ناقلة بتعويض عن كل الضرر تطبيقا للمسئولية بقوة القانون الناتجة عن المادة ١٣٨٤/١ . واضافت : أنه لا يوجد اى نص يشير الى ان مجانية النقل تؤدى بسبب قبول المخاطر المزعوم من جانب المضرور . الى تنازل الأخير عن التمسك بالقرينة ضد من قام بنقله على سبيل المجاملة ، ومن ثم تؤدى الى عدم امكان رجوعه على الغير بالكل .

---

(١٧) RODIERE : Rev. tr. Civ. 1965, P. 129, n 11

(١٨) LAMBERT : FAIVRE : (YV.) : chron. op. Cit. D. 1969, P. 91

(١٩) Trib. grand. inst. PARIS : 12-12-1967 : Gaz. Pal. 1968-1-somm. P. 29

(٢٠) Trib. grand. inst. PARIS : 1-3-1968 : Gaz. Pal. 1968-1-somm. P. 28.

ومضت المحكمة فى تبريرها ما ذهبت اليه قائلة : ان القول بغير ذلك مؤداه المؤاخذة pénaliser على الاشتراك مجانا فى استعمال الشىء ، بينما نجد ان كلا من الحارسين يستطيع الرجوع على الآخر ليحصل منه ، على اساس المادة ١٣٨٤/١ ، على تعويض عن كل ما اصابه من ضرر وقالت ان القاعدة القضائية التى تعامل كل من حارس السيارة والمسافر مجاملة معاملة مختلفة ليست الا تحديدا تحكميا للمسئولية يتنافى مع العدالة والمنطق .

وما نريد الالمام اليه هنا ، بصدد حكم النقض فى ٢٠ ديسمبر ١٩٦٨ ، ان ماترتب عليه من مميزات يدل على وضع القضاء للامور فى نصابها الصحيح مما يتفق ونصوص القانون ، لم يكن مقصورا على تحقيق مصلحة الراكب المضرور بضمان حصوله على تعويض كامل عما لحقه من ضرر ، ولم يكن مقصورا ايضا على حماية الغير حارس السيارة الاخرى فى التصادم بقطع خط الرجعة على القاء التزام كامل بالتعويض على عاتقه فى مواجهة الراكب ، بل انه امتد أيضا ليخول الناقل مجاملة ميزة لم تكن متوافرة لديه ، اذ أجاز له ، اذا كان قد عوض المسافر عن كل الضرر ، الرجوع على اساس الحلول بموجب المادة ١٣٨٤ على حارس السيارة الاخرى التى دخلت فى تصادم مع سيارته . الامر الذى لم يكن يستطيع القيام به اذا ما تحققت مسئوليته وفق القضاء السائد قبل سنة ١٩٦٨ على اساس الخطأ . « ان تطبيق المادة ١٣٨٤ قد حسن من وضع الناقل مجاملة ووضع مسافره فى نفس الوقت » (٢١)

---

(٢١) BORE : "Les arrêt de la chambre mixle du 20 dêcembre 1968 811 matiére de transport benevole".
J. C. P. 1969-1-2221, n° 2-9

واكدت النقض قضاء الدائرة المشتركة سنة ١٩٦٨ الخاص بالتصادم :
CASS. Civ. 12-2-1969 : BULL, 1969-2-35, n° 46

المبحث الثانى

حجية الأمر المقضى به للحكم الجنائى على القاضى المدنى

٢١٢ ــ تمهيد :

رأينا ان محكمة النقض الفرنسية قد استقرت منذ سنة ١٩٢٨ ــ وهو الحال فى مصر ــ على ضرورة اثبات خطأ الناقل مجاملة وفق المادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى حتى تتحقق مسئوليته .

وفى ابراز مغبة ذلك ــ تاييدا لرأينا فى تطبيق المسئولية عن الأشياء كما سنرى فيما بعد ــ فاننا نوضح فى هذا المبحث كيف أن نظام المسئولية الخطئية للناقل مجاملة يؤدى الى نتائج مجحفة بالنسبة للمضرور ، لأنه يعرضه لفقدان حقه فى التعويض ، وذلك فى نطاق حجية الحكم الجنائى على القاضى المدنى (المادة ١٠٢ من قانون الاثبات) .

٢١٣ ــ عرض المسألة وتحديدها :

قد يحدث ان تنشأ عن الجريمة دعوى بالمسئولية المدنية الى جانب الدعوى العمومية .

وهنا يثور التساؤل عن اثر الحكم الصادر فى الدعوى الأخيرة على دعوى المسئولية المدنية ، فى نطاق ما يقع من حوادث فى نقل الأشخاص على سبيل المجاملة ؟

ونرى ، قبل الشروع فى دراسة للتوصل الى اجابة عن هذا التساؤل ، أن نحدد عدة ضوابط من شأنها ان تساهم فى ابراز المسألة على النحو الذى نقصده .

٢١٤ ــ الضابط الأول :

ان بحثنا للمسألة سيكون مقصورا ــ حيث أهميته ــ على الحالة التى تختص فيها المحكمة الجنائية بالفصل فى الدعوى العمومية ، بينما الاختصاص بالدعوى المدنية للمحكمة المدنية .

فلا مجال اذ لبحث المسألة فى الفرض المخالف حيث تختص المحكمة

الجنائية بالدعويين لتدخل المضرور مدعيا مدنيا أمامها . وتكمن تعلة قولنا هذا فى ان المحكمة الجنائية ستراعى عند الفصل فيها التناسق بين الحكمين (١) .

٢١٥ ــ الضابط الثانى :

كذلك ، فان دراستنا للمسألة سوف تكون محصورة فى نطاق فرض محدد ، حيث يصدر الحكم ببراءة المتهم عما نسب اليه جنائيا لعدم ثبوت خطأ فى جانبه .

لأننا ونحن بصدد محاولة لاثبات عدم صلاحية نظام المسئولية الخطئية للناقل مجاملة بالنسبة للمضرور . فان مجال البحث يجب أن يكون مقصورا على الحالة السابقة التى يتصور فيها وحدها وجود عيب نظام المسئولية هذا بالنسبة للمضرور ، ماثل فى فقدان الأخير حقه فى التعويض لفقدان اساس دعواه به ، ويتمثل فى الخطأ المدنى الذى انتفى بحكم البراءة المؤسس على عدم ثبوت الخطأ الجنائى .

أما اذا كان الحكم بالادانة ، لثبوت خطأ جنائى فى جانب المتهم ، فانه يجوز ــ كما سنرى ــ حجية على القاضى المدنى الذى لا يستطيع انكار تلك الحجية برفض تعويض المصاب .

٢١٦ ــ الضابط الثالث :

ان الغرض فى كل ما تقدم ، أن هناك تماثلا بين الخطأ الجنائى والخطأ المدنى والفرض كذلك توافر شروط هذه الحجية للحكم الجنائى على المدنى ، والتى لم يبق منها بعد ــ القول بأن القضاء المدنى هو المقيد وان الحكم الجنائى كان صادرا فى الموضوع ونهائيا وسابقا على المدنى ــ سوى شرط رابع ويتمثل فى ان يكون ما يتقيد به القاضى المدنى ضروريا للفصل فى الدعوى العمومية (٢) .

٢١٧ ــ ونستطيع فى حدود هذه الضوابط ، أن نحدد الفرض محل البحث .

---

(١) السنهورى ، الوسيط ، المصادر ، ص ١٠٧٧ رقم ٦٣٤

(٢) انظر فى شروط الحجية ، السنهورى ، المرجع السابق ص ١٠٧٣ رقم ٦٣١ الى ص ١٠٧٥ رقم ٦٣٣

فماذا ما أصيب راكب على سبيل المجاملة من جراء حادث وقع اثناء نقله بتلك الصفة ، ورفعت الدعوى العمومية امام المحكمة الجنائية عن تهمة القتل أو الاصابة غير العمد مثلا ، ثم رفعت الدعوى المدنية – امام المحكمة المدنية ا وصدر حكم الجنائية ببراءة المتهم الناقل لعدم ثبوت خطأ فى جانبه ، وكان ذلك دعامة ضرورية يقوم عليها الحكم بحيث لو لم يثبت ذلك (عدم ثبوت الخطأ) لما قام الحكم الجنائى ، فاننا نتساءل عن مصير الدعوى المدنية بالتعويض والتى اقامها الراكب المضرور ؟

لاشك أن الامر يختلف بحسب ما اذا كانت الدعوى المدنية مؤسسة على المادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى الخاصة بالمسئولية عن فعل الشخص (١٦٣ مدنى مصرى) ، او على أساس المادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى الخاصة بالمسئولية عن الأشياء (١٧٨ مدنى مصرى) ؛ ومن ثم نبحث تأثير مبدأ الحجية فى علاقته بكلتا الدعويين .

فيما يتعلق بدعوى المسئولية المدنية عن فعل الشخص :

٢١٨ – كان من المسلم به فى فرنسا حتى سنة ١٩١٢ ، أن تمييزا كان يقوم به القضاء الفرنسى بين الخطأ الجنائى والخطأ المدنى وظل هذا القضاء خلال وقت طويل ، يميز بين الخطاين لأن الأول غير الثانى .

وترتب على ذلك أن أجاز القضاء للمضرور أن يقوم بمطالبة الناقل بتعويض مدنى رغم تبرئته جنائيا (٣) .

وتغير الموقف فى فرنسا منذ سنة ١٩١٢ حيث قضى بأن هناك تماثلا بين كل من الخطا الجنائى والخطا المدنى ، وأن الخطأ فى المادتين ٣١٩ و ٣٢٠ ع ، يتضمن عناصر الخطأ فى المادتنن ١٣٨٢ ، ١٣٨٣ مدنى .

وعلى هذا فان المتهم الذى حصل على حكم ببراءته جنائيا لا يجوز مقاضاته مدنيا عن نفس الفعل . ومن ثم فان الحكم الصادر ببراءة المتهم لانتفاء الخطأ فى جانبه يمثل ا بسبب مبدأ حجية الأمر المقضى به ، عائقا امام الدعوى المدنية المؤسسة على المادة ١٣٨٢ مدنى (٤) والسبب فى ذلك انه بحكم البراءة ، يكون القاضى قد ازال عن الوقائع كل سمات الخطأ (٥) .

---

(٣) RIVIERE. : op. Cit.

(٤) DELEART : op. Cit. P. 113, n° 108

(٥) COURTEAUD : "essai sur L'evolution dans la Jurisprudence récente du principe de l'autorité au civile de la chose judée au criminel." thése GREIVOBLE. 1983. P. 154

وحاصل ما تقدم ، أن الدعوى المدنيــة بالتعويض والممكنة فى حالة البراءة فى نطاق الازدواج ، تصير على العكس غير ممكنــة فى نظــرية الوحدة (٦) .

وعلى فرض أن هذا هو الحال فى مصر أيضا ، أى اذا أخذنا بقاعدة التماثل المطلق بين الخطأ الجنائى والخطأ المدنى (٧) ، فان مؤدى ذلك هو أن يفقد الراكب مجاملة حقه فى التعويض . لأنه أذا كان الحكم الجنائى قد صدر بالبراءة ، فان المضرور الذى لا يستطيع الرجوع الا بالمــادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى يصطدم فى مباشرة دعواه هذه بوحدة الخطأ (٨) .

وعلى ذلك فانه فيما يتعلق بالنقل مجاملة ، فان تبرئة الناقل تمنع حصول المضرور على تعويض .

وبناء على ذلك (٩) قضى بعدم قبول دعوى الراكب مجاملة المضرور فى حادث ضد ناقله ، والمؤسسة على المــادة ١٣٨٢ ، مادام أن الأخير قد حكم ببراءته جنائيا عن الاصابة غير العمد من قبل القضاء الجنائى لانه لا يوجد اى اختلاف فى الطبيعة أو الدرجة بين الخطأ المنصوص عليه فى المــادة ٣٢٠ ع والخطأ المنصوص عليه فى المــادة ١٣٨٢ مدنى .

ويتضح مما تقدم ، مدى مايؤدى اليه نظام المسئولية الخطئية للناقل مجاملة من اضرار بالراكب المصاب فى الحادث ، اذا ما صدر حكم جنائى ببراءة الناقل عما نسب اليه وكان مبناه عدم ثبوت الخطأ ، الذى يؤدى الى عدم قبول الدعوى المدنية .

---

(٦) COURTEAUD : op. Cit.

(٧) أنظر : نقض مدنى مصرى : ١٤ ديسمبر ١٩٤٩ ، المحاماة ، السنة ٣٠ ، العدد السادس ، ص ٧٦٨ ، رقم رقم ٢٩٤

وجاء فيه : أن حكم البراءة المستند الى عدم وجود الخطأ الجنائى يحوز قوة امام القضاء المدنى .

ويلاحظ ان السائد الآن فى مصر هو تماثل نسبى بين الخطا الجائى والخطا المدنى . فكل خطأ جنائى هو خطأ مدنى وليس العكس . وعلى ذلك فانه يتصور مساءلة الناقل مجاملة من خطأ مدنى رغم سبق تبرئته جنائيا لعدم ثبوت خطأ جنائى فى جانبه .

(٨) Pirovano : "Faute civile et faute pénale. Essai de contribution à l'étude des rapports enre la faute des article 1382-1383 du code civil et la faute des articles 319-320 du code penal" thése NICE, 1964, P. 41, n° 40.

(٩) STARCK : dr. Civ. oblig, P. 17 n° 19

انظر من الفقه : STARCK. dr. Civ. Op. Cit. P. 17, NO 19 :

٢١٩ — أما فيما يتعلق بدعوى المسئولية عن الاشياء :

فاننا نثير تساؤلا آخر ، عما اذا كان الأمر يختلف اذا قلنا بأنه يجوز للراكب مجاملة التمسك بقواعد المسئولية عن الاشياء ؟

هل صدور حكم ببراءة المتهم جنائيا مما نسب اليه على اساس عدم ثبوت خطأ فى جانبه من شأنه أن يؤدى الى تعويق الدعوى المدنية على أساس المـادة ١٣٨٤/١ مدنى فرنسى (١٧٨ مدنى مصرى) ؟

فلقد أجابت على ذلك دائرة العرائض بمحكمة النقض الفرنسـية بحكم شهير بتاريخ ١٦ يوليه سنة ١٩٢٨ (١٠) فبعد أن اكدت الدائرة عدم سقوط قرينة المسئولية المنصوص عليها فى المـادة ١٣٨٤/١ الا باثبات الحادث المفاجىء أو القوة القاهرة أو السبب الأجنبى الذى لا يد للحارس فيه ، قالت أنه اذا كانت كل من الدعوى المؤسسة على المـادة ١٣٨٢ ، ١٣٨٤/١ تصدر عن نفس الموضـوع ، فان لكل منهما سـبب قانونى مختلف .

ورتبت على ذلك نتيجة هامة هى أن عدم توافر شروط الدعوى القائمة على النص الأول لا يشـكل عقبة أمـام مباشرة الدعوى القائمـة على النص الثانى ، وأنه اذا كان سبب عدم مباشرة الدعوى الاولى راجعا الى صدور حكم جنائى ببراءة الحارس فان ذلك لا يتعارض مع مطالبته بالتعويض على أساس المـادة ١٣٨٤/١ .

وواضح أن المحكمة استندت فى النتيجة التى توصلت اليها فى حكمها والتى ذكرناها توا الى اختلاف بين الدعويين فى السبب القانونى .

وقيل — بحق (١١) — فى ابراز ذلك بأن السبب فى الدعوى القائمة على أساس المـادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى (١٦٣ مدنى مصرى) انما يتمثل فى الفعل الشخصى لأنه هو الفعل الضار الذى يطلب المضرور تعويضـا عنه ، ومن ثم فان السبب القانونى للدعوى المؤسسة على المادة ١٣٨٤/١

---

(١٠) CASS. ReQ : 16-7-1928 : D. P. 1929-1-33.

(١١) محمود لبيب شنب : رسالته ، ص ٣٠٤ رقم ٢٧٨ ، ص ٣٠٦ رقم ٢٧٩

مدنى فرنسى ١٧٨ مدنى مصرى » انما يكمن فى فعل الشىء ، وهو الذى أحدث ضررا يطلب المضرور التعويض عنه .

كذلك فان مؤدى حجية الأمر المقضى به للجنائى على المدنى يتمثل فى منع تعويض الاحكام الذى يتحقق بمخالفة هذا المبدأ وانكار القاضى المدنى له ولكننا نعرف أن مايحوز هذه الحجية هو ما فصل فيه الحكم الجنائى وكان الفصل فيه ضروريا لقيام هذا الحكم .

وعليه ، فان صدور حكم ببراءة الحارس لأنه لم يرتكب خطأ لا يشكل عقبة أمام امكام تقرير مسئوليته كحارس فى نطاق قواعد المسئولية عن الاشياء لأن الحكم الجنائى الصادر بتبرئة الحارس جنائيا عما نسب اليه لم يتعرض ولم يتصل فى أمر من الأمور المتعلقة بتحقيق مسئوليته كحارس لشىء أحدث ضررا ، مما يؤدى بنا الى القول بأن صدور حكم مدنى بالزام الحارس بتعويض بصفته هذه لايعتبر انكارا لمبدأ الحجية هذا (١٢) .

كذلك فان صدور حكم البراءة مؤسسا على عدم ثبوت الخطأ لايمنع مقاضاة الحارس بموجب قواعد المسئولية عن الاشياء ، لأنه من المسلم به أن الحارس لا يستطيع التخلص من المسئولية باثبات أنه لم يرتكب خطأ (١٣) .

---

(١٢) CASS. Civ. 19-3-1946. Sem. Jurid. 1946-2-3184

حيث قالت النقض الفرنسى أن حكم البراءة من المحكمة الجنائية لعدم ثبوت خطأ جنائى لا يشكل عقبة أمام دعوى التعويض المبنية على المادة ١٣٨٤ فقرة /١ (مدنى فرنسى).

V. Aussi : CASS. Civ. 21-7-1958 : Bull. Civ. 1958-2-369, n° 564-20-1-1965 : Bull. Civ. 1965-2-34, n° 50-5-1-1967 : Bull. Civ. 1967-2-1- n° 2

انظر من الفقه : محمد لبيب شنب ، رسالته ، ص ٣٠٧ رقم ٢

(١٣) BICHOT : thése, op. Cit. 1933, P. 53

ويقول أن نص المادة ١٣٨٤ تتطلب لاستبعاده اثبات السبب الأجنبى لكن حكم البراءة قد أثبت عدم وجود خطأ فى جانب المدعى عليه .

PIROVANO : thése, op. Cit. 1964, P. 28, n° 28

ـ ويقول ان المسئولية عن الاشياء لاتستند الى فكرة الخطأ الشخصى بمعناه المقصود فى المادة ١٣٨٢ وأن دعوى المسئولية المدنية عن حراسة الاشياء تظل قائمة رغم عدم ثبوت الخطأ .

وانظر هنا المعنى أيضا لنفس المؤلف فى رسالته ص ٣٠ رقم ٢٨ .

وفى ضوء ما تقدم ، أفلا يمكن القول بأن اخضـــاع الناقل مجاملة لقواعد المسئولية عن الاشياء من شأنه أن يجنب المضرور فى فرنسا على الاقل ما يترتب على مبدأ حجية الامر المقضى به للجنائى على المدنى فى ظل نظام المسئولية الخطئية للناقل مجاملة ؟

= انظر من الفقه : محمد لبيب شنب ، رسالته ص ٣٠٦ رقم ٢٧٩ . وانظر من القضاء البلجيكى : Trib. Civ CHARLEROI اذا كان القـــانون قد تضمن قرينة خطأ على عاتق حارس الشىء ، فان المســئولية المفترضــة لا تنتج الا عن فعـل الشىء دون الفعل الشخصى للحارس . ان هنــاك اختلاف فى السبب القـــانونى بين الدعوى القـــائمة على المـادة ١٣٨٢ وتلك المؤسسة على ١٣٨٤ . أن حكم البراءة الذى يستبعد الاولى لا أثر له على الثانية . منشور بالمجلة العامة للتامين والمسئولية سنة ١٩٣٣ برقم ١٣٣٦

القسم الثانى

تأصيل مسئولية الناقل بالمجان

حول امكان تطبيق المسئولية عن الأشياء

٢٠٠ — تمهيد :

طوال قرابة أربعين عاما خلت — أو ما يزيد قليلا — وكان نظام المسئولية الذى يخضع له ناقل الأشخاص مجانا ، بمثابة الشغل الشاغل للفكر القانونى فى فرنسا .

وكان الطابع المسيطر يتمثل فى انقسام هذا الفكر فى نطاق المسئولية التقصيرية — بعد شبه اجماع على رفض العقدية — انقساما كان ينحصر بطبيعة الحال بين تطبيق المسئولية القائمة على اثبات الخطأ وبين تطبيق المسئولية عن الأشياء . وان كان لكل منهما أنصاره على صعيد الفقه والقضاء فى فرنسا .

وفى بلجيكا ، فانه لا يوجد أى خلاف الآن ، بل أن الأمر يتوقف هناك — حيث نظام خاص لتطبيق المسئولية عن الاشياء — على اثبات عيب فى السيارة . فتنطبق قواعد هذه المسئولية فى النقل المجانى فى حالة ثبوته ، والا طبقت القواعد العامة فى المسئولية التقصيرية التى تقوم على خطأ واجب الاثبات (١) .

أما عن الوضع فى مصر ، فان غالبية الفقه وكل أحكام القضاء هى الى جانب تطبيق المسئولية التقصيرية القائمة على اثبات خطأ الناقل بالمجان .

مع ملاحظة أنه لا توجد أى تفرقة فى بلجيكا ومصر بين النقل مجاملة والنقل القائم على مصلحة للناقل كما كان الحال فى فرنسا .

---

(١) انظر : DE PAGE : trait elem. dr. Civ BELGE, 1964, t. 2, P. 1104, n° 1046.
PIRSON : dr. BELGE de respons., 1964, P. 56, n° 1234 et 1273.

واذا الأمور قد استقرت على ما هى عليه فى بلجيكا ومصر فان الأمر قد تطور فى فرنسا .

فبغض النظر عن دور الفقه هناك فى انقسام اشرت اليه لتوى ، فانه قد بات واضحا مدى تأثير القضاء الفرنسى بذاك الانقسام وذلك فيما قدمه من حلول لم تستقر الا فى عام ١٩٦٨

فبعد أن حسمت محكمة النقض الفرنسية المسألة اول الأمر بتطبيق المسئولية التقصيرية على اساس اثبات الخطأ فى النقل مجاملة لان المسئولية عن الأشياء قد وضعت — على حد قولها — لضمان تعويض من أصابه ضرر من شىء لم يشترك فى استعماله ، نجدها تتجه الى تطبيق هذه المسئولية اذا كان النقل قد تم لمصلحة الناقل .

ولكن ، وبعد استقرار لم يستمر طويلا ، نجدها تتجه الى توفير الحماية للراكب مجاملة ، وكان قولها بفكرة الخطأ الواقعى سنة ١٩٦٢

وقد وصلت بقضائها الى تطبيق المسئولية عن الأشياء فى النقل مجاملة سنة ١٩٦٨ ، لتسوى بينه وبين النقل القائم على مصلحة للناقل . واستقر الأمر على ذلك حتى الآن .

والواقع ، أن ما توصلت اليه النقض الفرنسية أخيرا ، لم يكن الا وليد تطور طويل للمسئولية فى حوادث السيارات ، بدأ مع اكتشافها للمسئولية عن الأشياء الأخرى — غير الحيوانات والمبانى — فى نص الفقرة الأولى من المادة ١٣٨٤ مدنى فرنسى . فقد قررت على اساسها مسئولية حارس الشىء عما يحدثه من أضرار للغير .

واذا كان قول النقض الفرنسية بالمسئولية المنصوص عليه فى النص السابق قد اثار جدلا ، فانه لم يكن مقصورا على تحديد نطاق تطبيقها ، وانما تعداه ليشمل الأساس الذى تنبنى الذى عليه مسئولية الحارس بموجبها .

وفضلا عن ذلك ، فان هذا الجدول كان قد بدأ ايضا يتخذ بعدا آخر بخصوص تطبيق تلك المسئولية فى نطاق حوادث السيارات .

والواقع ، أنه اذا كان هناك استقرار على تطبيق المسئولية عن الأشياء بالنسبة لما يقع للمار فى الطريق من هذه الحوادث منذ حكم للدوائر المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية سنة ١٩٣٠ — وسوف نعرض له فيما بعد — فان الامر لم يتوقف بها عند هذا الحد . فقد استخدمت

هذه المحكمة فكرة الحراسة فى وضع ما كان كفيلا فى نظرها من قيود تحد من نطاق تطبيق تلك المسئولية عن الأشياء ، بصدد طائفة أخرى من المضرورين فى حوادث السيارات ، ونعنى بهم الراكبين فى السيارة لحظة الحادث .

واذا كانت المسألة قد حسمت منذ وقت طويل بالنسبة للنقل بعوض قولا بمسئولية الناقل فيه مسئولية عقدية على أساس التزام بضمان السلامة — وهو أمر سوف يكون محلا لانتقادنا فيما بعد — فان الأمر قد ظل غير مستقر حتى سنة ١٩٦٨ كما ذكرنا حيث طبقت النقض الفرنسية المسئولية عن الأشياء فى النقل مجاملة وكانت قد طبقتها قبل ذلك بكثير فى النقل القائم على مصلحة للناقل .

ولا يفوتنا أن نذكر هنا ، أن بحثنا لتأصيل مسئولية الناقل بالمجان فى نطاق المسئولية عن الأشياء لن يقتصر على حالة ما اذا كان الناقل الذى يقود السيارة هو حارسها ، وانما يشمل فوق ذلك الحالة التى يتولى فيها قيادتها سائق يعمل لديه .

٢٠١ — خطة الدراسة :

فى ضوء ما تقدم ، فان دراستنا فى هذا القسم سوف تتحدد كما يلى :

نبدأ الدراسة بفصل تمهيدى نتناول فيه كيف أن القضاء قد استقر فى فرنسا ومصر على تطبيق المسئولية عن الأشياء فى حوادث السيارات التى تصيب المار فى الطريق .

وانطلاقا من ذلك فاننا ننتقل الى مناقشة تطبيقها اذا كان المصاب راكبا فى السيارة . خاصة وأن النص الذى يقرر هذه المسئولية ، سواء فى فرنسا أو مصر ، لم يتضمن أى تفرقة .

وسوف تكون هذه المناقشة كما يلى :

نتناول أولا اتجاها تقليديا ذهب الى عدم تطبيق المسئولية عن الاشياء فى بعض صور نقل الاشخاص اما الاشتراك المضرور فى استعمال الشىء مجاملة دون أى مقابل كما هو الحال فى النقل مجاملة ، واما لاشتراكه فى استعمال الشىء بموجب عقد كما هو الحال فى النقل بعوض.

وسوف نعرض لكل ذلك بالشرح والتفنيد ثم نعقبه بعرض مبرراتنا لتطبيق المسئولية عن الأشـــياء في نطاق نقل الأشخاص دون ما تفرقه . لنصل في النهاية الى تطبيق القضاء الفرنسى لها في هذا المجال فعلا .

وبعد ذلك ، فاننا سوف نعرض للعلاقة بين المسئولية عن الاشياء والمسئولية عن فعل الغير في نطاق النقل المجانى .

وترتيبا على ما تقدم ، فان دراستنا في هـــذا القسم سوف تقع في فصل تمهيدى وثلاثة أبواب هى على النحو التالى :

الفصل التمهيدى :

المسئولية عن الأشياء وحوادث السيارات في فرنسا ومصر .

الباب الأول : اشتراك المضرور فىاستعمال الشىء ونطاق المسئولية عن الأشياء .

الباب الثانى : المسئولية عن الأشياء ونقل الأشخاص .

الباب الثالث : العلاقة بين المسئولية عن الأشياء والمسئولية عن فعل الغير في النقل المجانى .

الفصل التمهيدى

المسئولية عن الأشياء وحوادث السيارات

٢٠٢ — تمهيد وتقسيم :

ذكرت من قبل أن الدائرة المشتركة بمحكمة النقض الفرنسية قد استقرت منذ عام ١٩٦٨ على تطبيق المسئولية عن الأشياء فى النقل مجاملة ، وكانت المحكمة قد استقرت قبل ذلك بوقت طويل على تطبيقها فى النقل القائم على مصلحة للناقل .

واشرت ايضا الى ان وصول النقض الفرنسية الى هذه النتيجة اخيرا ، ان هو الا وليد تطور طويل لقواعد المسئولية المذكورة وصل فى نهاية المطاف الى تطبيقها فى حوادث السيارات اذا كان المصاب هو أحد المارة فى الطريق .

وفى الواقع فان وصول النقض الفرنسية الى النتيجة السابقة لاشك كان يثير التساؤل عن امكان تطبيقها اذا كان المصاب راكبا فى السيارة ؟ وتجيب النقض على ذلك بالرفض استنادا الى أسباب سوف نعرض لها بعد ذلك .

وسوف نلاحظ فيما بعد كيف أن بعض هذه الأسباب كان يرجع فى نطاق النقل مجاملة الى المبادىء التى اتبعتها محكمة النقض الفرنسية فى تطبيق المسئولية عن الأشياء ، ونخص منها التفرقة بين فعل الانسان وفعل الشىء ، والشىء الخطر وغير الخطر ، اذ أن هناك ارتباطا — كما سنرى — بين تطبيق هذه المسئولية بالنسبة لحوادث السيارات بصفة عامة من جهة وبين تطبيقها فى النقل مجاملة أو عدمه من جهة أخرى . كل ذلك يوضح أهمية بيان تطور المسئولية عن حوادث السيارات فى فرنسا .

أما عن الوضع فى مصر ، فان تطبيق المسئولية عن الاشياء بالنسبة لحوادث السيارات التى تقع للمار لم يكن الا مع العمل بالقانون المدنى الجديد متضمنا النص الذى يقرر هذه المسئولية .

ومع وجود هذا النص الذى يقرر مسئولية حارس الالات الميكانيكية وللاشياء التى تتطلب حراستها عناية خاصة، فان التساؤل يطرق الاذهان

عن امكان تطبيقه أيضا اذا كان المصاب راكبا فى السيارة ، خاصة وان هذا النص لم يتضمن اى تفرقة بشأن تطبيقه ؟

وعلى ذلك فاننا سوف نتناول أولا تطور المسئولية عن حوادث السيارات فى فرنسا ونعقبه بعرض تطور مماثل فى مصر .

أولا : تطور المسئولية عن حوادث السيارات فى فرنسا :

٢٠٣ — لم تكن محلا لأى اهتمام ، المسئولية عن فعل الأشياء غير الحية بخلاف الحيوانات والمبانى (٢) ، ومن ثم ، فقد اتجه القضاء الفرنسي ، غداة صدور القانون المدنى ، الى تطبيق القواعد العامة فى المسئولية التقصيرية بالنسبة للمسئولية عن فعل الأشياء غير الحية خلاف المبانى والحيوانات حيث بات المضرور ملتزما ، وفق المادتين ١٣٨٢ ، ١٣٨٣ مدنى باثبات خطأ من يطالب بمسئوليته .

وأمام مصاعب الاثبات وتقدم صناعة الآلات « بدات المسئولية عن فعل الأشياء غير الحية خلاف الحيوانات والمبانى تأخذ أهمية حقيقية مع تقدم الصناعات الكبرى فى فرنسا ١٨١٥ — ١٨٢٠ » (٣) .

واتجه القضاء الى القول بتوسيع نطاق تطبيق المادة ١٣٨٦ مدنى الخاصة بالمبانى ليشمل اشياء أخرى غيرها ، لانه اذا كان هذا النص خاصا بما ورد به متعلقا بالمبانى ، فان النص عليها لم يكن الا لايضاح حالة خاصة ولايعنى حصرها فيها (٤) .

وعلى الرغم من ذلك ، فقد تعرض الاتجاه السابق للنقد نظرا لان هذا النص يتعلق بحالة معينة ولانه لا يقدم حلا ذا قيمة حيث يتعين اثبات عيب فى التصميم او انعدام الصيانة وهو امر ليس بالسهل (٥) .

---

(٢) LOUP : op. Cit. P. 87.

وعلل ذلك بانه لم يكن توجد سنة ١٨٠٤ أشياء خلاف تلك تؤدى الى وقوع حوادث .

(٣) MONNIER (A.) : "DE la responsabilité civile du fait des choses inanimées et notamment des accidents causes par les véhicules automobiles". thése NANCY. 1926, P. 37.

(٤) انظر : محمد لبيب شنب ، رسالته ص ١٧ رقم ٣ .

(٥) أنظر فى نقد ذلك : محمد لبيب شنب المرجع السابق رقم ٣ ص ١٨

وحماية لمصلحة المضرور ، لم يكف الفقه عن محاولاته فى التوصل الى حل يستند الى نصوص القانون .. وقد كان رأى الأستاذ لوران IAURENT (٦) فى تفسير المادة ١/١٣٨٤ بأنها تتضمن قرينة خطأ على عاتق من قرر القانون مسئوليتهم من الأشخاص ، وهى قرينة تؤدى الى اعفاء المدعى من عبء الاثبات الذى ينتقل عاتق المدعى علية .

وعن القضاء ، ففى حكم شهير لمحكمة النقض الفرنسية ، الدائرة المدنيةفى١٦ يوليو ١٨٩٦(٧)قررت مسئولية مالك سفينة (remorqueur) عن انفجار آلة بها مما تسبب فى اصابة عامل ، وذلك على اساس المادة ١/١٣٨٤ ، طالما أن الحادث يرجع الى عيب فى التصميم ، وأنه ا اى المالك لايستطيع التخلص من قرينة الخطأ التى تقع على عاتقهلان ثبوت العيب فى التصميم من شأنه أن يستبعد القوة القاهرة والحادث المفاجىء وجاء فى حكمها متعلقا بذلك « فيما يتعلق بأحكام المادة ١٣٨٤ فان ما ثبت ومن شأنه ان يستبعد الحادث المفاجىء والقوة القاهرة ، يؤدى الى ترتيب مسئولية مالك السفينة فى مواجهة المضرور ، ولا يستطيع التخلص من المسئولية باثبات خطأ فى تصميم الالة أو أن العيب كان خفيا.

وقد بدأ التطور يأخذ بعدا آخر اكثر عمقا منذ سنة ١٩١٩ حيث بدى واضحا أن محكمة النقض الفرنسية « تريد اضفاء صفتى العموم والاطلاق على نطاق المادة ١٣٨٤ » (٨).

وكان ذلك بحكم لها فى ٢١ يناير ١٩١٩ (٩) . فبعد أن كانت المحكمة قد استقرت على ضرورة اثبات العيب فى الشىء حتى تتقرر مسئولية مالكه ، وهو اثبات « يقع عبء القيام به على عاتق المضرور مع ماصاحب ذلك من صعوبة فى الاثبات » خاصة اذا توفى المضرور فى الحادث ، مع ما صاحب ذلك منصعوبة فىالاثباتخاصة اذا توفى المضرورفىحادثجاءحكمها فى التاريخ المذكور : « حيث أن القرينة المنصوص عليها فى الفقرة الاولى من المادة ١٣٨٤ على عاتق حارس الشىء غير الحى الذى سبب الضرر لا تسقط لا باثبات القوة القاهرة أو الحادث المفاجىء أو السبب الأجنبى الذى لا يد له فيه ، فانه لا يكفى اثبات انه لم يرتكب اى خطأ أو أن سبب

---

(٦) LAURENT : "principes de droit civile. t. xx, P. 693, nº 639. ومشار اليه فى : jour op. cit. P. 88. nº 2:

(٧) CASS. Civ. 16-7-1896 : S. 1897-1-17, note, ESMEIN (A.).

(٨) PANET : op. Cit. P. 13

(٩) CASS. Civ. 21-1-1919 : D. P. 1922-1-25

الحادث مازال مجهولا، وانه ليس من الضرورى أن يكون هناك عيبا ملازما لطبيعته (الشىء) وقابلا لأن يؤدى الى احداث الضرر ، أن المــادة ١٣٨٤ تلحق المسئولية بحراسة الشىء لا بالشىء نفسه » . لتؤكد هذا المعنى فى أحكام تالية (١٠) .

وبعد تقصى هذا القضاء : ١٩١٩ ـــ ١٩٢٢ ، فاننا نستطيع أن نستخلص عدة نتائج نوجزها فيما يلى :

١ ـــ أن محكمة النقض الفرنسية قد عدلت عن وجوب قيام المضرور باثبات عيب فى الشىء حتى تتحقق مسئوليته .

٢ ـــ أن القرينة المنصـــوص عليها فى المــادة ١/١٣٨٤ لا تسقط الا باثبات القوة القاهرة أو الحادث المفاجىء أو السبب الأجنبى .

٣ ـــ ان مناط المسئولية عن الاشياء يتمثل فى حراسة الشىء لا فى الشىء ذاته .

٤ ـــ ان الحارس لا يســتطيع التخلص من المســئولية باثبات انه لم يرتكب اى خطأ أو ان سبب الحادث مازال مجهولا .

٥ ـــ ان محكمة النقض قد تجنبت ما جاء فى أحكامها الاولى من خلط بين صفتى المــالك والحارس .

وكان منطقيا ان تتجه المحاكم اذن الى تطبيق هذه القرينة فيما يتصل بحوادث السيارات ، وقد فعلت ، وتم ذلك على مراحل .

٢٠٤ ـــ تطور تطبيق المسئولية عن الاشياء بالنسبة لحوادث السيارات فى فرنسا :

لم يكن هناك بدا أمام القضاء الفرنسى ، بعد اكتشافه للمسئولية عن الاشياء غير الحيه ، ان يمد نطاق القرينة التى تتضمنها لتشمل ـــ باعتبار السيارة شىء غير حى ـــ ما تسببه من اضرار للمار فى الطريق ، وقد تم لها ما ارادت على مراحل :

المرحلة الاولى : ونتناول فيها وضع القضاء الفرنسى قبل ســنة ١٩٢٤ .

المرحلة الثانية : ونعرض فيه لموقفه منذ ذلك الحين سنة ١٩٣٠ .

---

(١٠) انظر على سبيل المثال : CASS. Civ. 6-11-1920 : S. 1922-1-97.

المرحلة الثالثة : نتناول موقف هذا القضاء ماثل فى حكم الدوائر المجتمعة سنة ١٩٣٠ .

٢٠٥ ــ المرحلة الاولى : موقف القضاء الفرنسى قبل سنة ١٩٢٤ :

ــ اتجه القضاء الفرنسى فى تلك الآونه الى تطبيق المادة ١٣٨٢ بالنسبة لحوادث السيارات حيث كان يتعين على المضرور ، الذى يكون من المارة غالبا ، اثبات الخطأ (١١) .

ولكن القضاء ذهب بعد ذلك ، نظرا لصعوبات الاثبات ، الى اعطاء المرونة لفكرة الخطأ باجازة الاثبات بالقرينة القضائية المنصوص عليها فى المادة ١٣٥٣ مدنى فرنسى ، وكانت هناك مع ذلك بعض أحكام كانت قد اتجهت الى البحث فى النصوص عن القرينة القانونية للخطأ (١٢)

الا اننا نجد المحكمة العليا الفرنسية ، مؤيدة بذلك مبدأ اثبات الخطأ، تتجه الى مواجهة المسألة من زاوية أخرى فى نطاق المسئولية عن فعل التابع .

فقد قالت فى حكم لها : « حيث أن الأمر يتعلق بالمسئولية عن فعل التابع الذى تسلم السيارة وليس بالمسئولية المنصوص عليها فى المادة ١٣٨٤ فانه يقع على عاتق المضرور أو ورثته تبعا لذلك عبء اثبات الخطأ » وكان ذلك بحكم ٢٢ مارس ١٩١١ (١٣) .

وأكدت المحكمة أيضا بموجب هذا الحكم أن المادة ١٣٨٤/١ لا تنطبق الا فى حالة الشىء غير الحى الذى لا يقوده انسان ، فاذا كان غير ذلك فان المادة ١٣٨٢ تنطبق ، ويلتزم المضرور باثبات الخطأ الذى أدى الى وقوع الضرر .

ويتضح من ذلك أن القضاء كان مستقرا فى أحكامه على تطبيق القواعد العامة فى المسئولية التقصيريه والتى تقوم على خطأ واجب

(١١) انظر : CORESSI : thése, op. Cit. 1928, P. 53-GALINIET thése; op. Cit. 1931, P. 61-PANE : thése, op. Cit. 1931, P. 15.

ومن أمثلة القضاء :

حيث قالت بان الشخص الذى تصدمه سيارة لا يستطيع التمسك ضد السائق بالمادة ١٣٨٤ ، وان مالك السيارة يكون مسئولا فى حدود القواعد العامة للخطأ الذى يثبت فى جانبه وفق المادتين ١٣٨٢ ، ١٣٨٣ .

(١٢) GALINIE : op. Cit.

(١٣) CASS. Civ. 22-3-1911-1-354.

الاثبات ، لأنه بموجب الحكم الأخير ، فان مسئولية المتبوع لا تتحقق الا باثبات الخطأ على التابع والا فلا مسئولية . ليس هذا فقط ، بل انه لم يكن هناك مجالا لتطبيق المادة ١/١٣٨٤ التى ينحصر مجالها — فى عرف محكمة النقض فى ذلك الوقت كما ذكرنا — على الاشياء التى لايقودها انسان ، ولما كانت السيارات — حيث أغلب الحالات —

ولكن هذه التفرقة بين فعل الانسان وفعل الشىء قد تعرضت للنقد :

١ — ان المضرور غالبا ما يخسر دعواه لفشله فى اثبات الخطأ (١٤)

٢ — ان هذا الاتجاه يؤدى الى تفريد معاملة خاصة للسيارات وبالتالى الى تسوىء مركز المضرور من حوادثها عن نظيره بصدد شىء آخر غير السيارات ، ومن ثم فان تساؤلا يثور «لماذا نعطى حلولا مختلفة حسب ما اذا كان الحادث قد سببه شىء أيا كان أو كانت سيارة ؟ » (١٥)

كذلك فانه « من المنطقى افتراض أن خطأ سبب الحادث فى حالة قيادة السيارة بواسطة انسان ، دون الحالة التى لم يشترك فيها الانسان فى ادارة السيارة » (١٦) .

٣ — وتفريعا عن النقد السابق ، فان هذه التفرقة تؤدى — حيث مكمن الخطورة فيها — الى نتيجة مجحفة بالنسبة للمضرور ماثلة فى احتمال كبير لفقدان حقه فى التعويض . ذلك أن غالبية حوادث السيارات تقع كلها اثناء سيرها . وعليه فان مؤدى هذه التفرقة استبعاد المسئولية عن الاشياء حيث مجالها الأصلى .

٤ — وحتى مع التسليم بهذه التفرقة فانها تتعارض — والسيارة أثناء سيرها شىء خطر — مع معيار الشىء الخطر .

٥ — ونضيف أيضا أن نص المادة ١/١٣٨٤ لم يتضمن أى تفرقة فى هذا الصدد .

---

(١٤) PANET : op. Cit. P. 17.

(١٥) CORESSI : op. Cit. P. 59.

(١٦) CORESSI : op. Cit. P. 80.

انظر فى نقض هذه التفرقة ايضا :

BESSON : "la notion de garde de la responsabilité du fait des choses". thése DIJON, 1927, P. 52-53 et 58-61.

LOUP : op. Cit. P. 99-STARCK : dr. Civ: 1972. t: 2, P: 155 n° 385

محمد لبيب شنب ، رسالة ، رقم ١٢٣ ص ١٤٣ — ١٤٤ .

وازاء هذه الانتقادات ، اتجهت محاكم الاستئناف (١٧) الى تأكيد نفس التفرقة السابقة . وكانت النقض قد أصدرت حكم ١٩١٩/١/٢١ (١٨)الذى كان دافعا لها الى الاتجاه نحو حل جديد بالنسبة لحوادث السيارات فى حكم شهير بتاريخ ٢٩ يوليو ١٩٢٤ محل دراستنا فى المرحلة الثانية .

ــ المرحلة الثانية : موقف القضاء الفرنسى منذ سنة ١٩٢٤ الى سنة ١٩٣٠ :

قالت النقض الفرنسية (١٩) « ان قرينة الخطأ المنصوص عليها فى المادة ١٣٨٤/١ مدنى ضد حارس الشىء غير الحى الذى احدث الضرر لا تسقط الا باثبات القوة القاهرة أو الحادث المفاجىء أو السبب الأجنبى الذى لا يد له فيه » .

« ولا يكفى اثبات أن الحارس لم يرتكب اى خطأ او أن سبب الحادث ما زال مجهولا » . « ان قرينة الخطأ هذا تقع عاتق مالك السيارة فى حالة الحادث الذى تحدثه للمار » .

« ونتيجة لذلك فان مسئولية المالك لا تستبعد بدعوى أن الحادث لم ينتج من الحالة السيئة للسيارة أو ان المالك لم يرتكب اى خطأ » .
وكان هذا الحكم مثار الكثير من التعليقات حول ما يتضمنه من مبادىء بشأن تطبيق المادة ١٣٨٤ بالنسبة لحوادث السيارات .

فذهب البعض (٢٠) ، دون دليل حتى من الفاظ المحكمة الى أنه يتضمن الغاء للتفرقة بين فعل الانسان وفعل الشىء . الا اننا نرى ــ بحق ــ مع البعض (٢١) أن هذا الحكم لم يتضمن ما يدل على تجنب هذه التفرقة وانه مجرد رفض من جانب المحكمة العليا لحكم استئناف اجاز للحارس اثبات انه لم يرتكب خطأ باعتبار ذلك سببا من أسباب الاعفاء .

ولم تتعرض المحكمة العليا الفرنسية صراحة لمسألة التفرقة بين فعل الانسان وفعل الشىء الا سنة ١٩٢٧ .

---

(١٧) PARIS : 7-4-1922 : Gaz. PAL. 1922-2-128.
LYON : 14-10-1922 : Rec. pér. ASS. 1922, P. 33.

(١٨) مشار اليه فيما سبق ص .

CASS. Civ. 29-7-1924 : S. 1924-1-321.

(١٩) PANEE : op. Cit. P. 13.

(٢٠) CORESSI : op. Cit. P. 67.

(٢١)

ولكن حكم الدائرة المدنية فى يوليو سنة ١٩٢٤ ، لم يضع حلاحاسما؛ فقد ظل التردد وعدم الاستقرار يكتنف احكام قضاء الموضوع فى فرنسا . فمنها ما ذهب الى الابقاء على الوضع السابق وتأييد التفرقة بين فعل الانسان وفعل الشىء بصدد تطبيق تلك القرينة على حوادث السيارات(٢٢).

ثم كانت قضية Jand'heur المناسبة التى حسمت النقض المشكلة فيها وكان ذلك بحكمين ، الأول من الدائرة المدنية فى ٢١ فبراير سنة ١٩٢٧ ، والثانى من الدوائر المجتمعة فى ١٣ فبراير سنة ١٩٣٠ .

وبالحكم الأول ، حسمت الدوائرة المدنية المسالة المتعلقة بالتفرقة بين فعل الانسان وفعل الشىء فى تطبيق قرينة المادة ١/١٣٨٤ بالنسبة لحوادث السيارات ورفضت بذلك اتجاه محكمة استئناف بيزانسون لتقرر الغاءه بعد قبول الطعن فيه واحالة القضية الى محكمة استئناف ليون .

فقد أصدرت محكمة الاستئناف هذه فى ٢٩ ديسمبر سنة ١٩٢٥ حكما كان مؤداه كما فى حكم النقض « حيث أن الحكم المطعون فيه قد رفض تطبيق النص المذكور (١/١٣٨٤) بحجة أن سيارة النقل ، لحظة الحادث ، كان يقودها (المدعو) STANLET سائق المالك ، ومن ثم ، وللحصول على تعويض، فان المضرور يلتزم باثبات خطأ على عاتق السائق وفق أحكام المادة ١٣٨٢ .... » .

واضح اذن من قضاء المحكمة تركيزها ، بصدد تطبيق النص الأول ، على التفرقة بين فعل الانسان وفعل الشىء والذى استندت اليه فى رفضها دعوى القاصر المضرور لأنه أصيب من جراء فعل انسان يتعين اثبات خطأ فى جانبه .

وعلى أثر طعن بالنقض فى هذا الحكم ، أصدرت الدائرة المدنية حكمها التالى بتاريخ ٢١ فبراير سنة ١٩٢٧ (٢٣) « حيث أن قرينة الخطأ المنصوص عليها فى هذا المادة (١/١٣٨٤ مدنى فرنسى) ضد حارس الشىء المنقول غير الحى الذى أحدث الضرر للغير لا تسقط الا باثبات القوة القاهرة أو الحادث المفاجىء او السبب الأجنبى الذى لا يد فيه ، وانه

---

(٢٢) انظر : MONTPELLIER : 8-10-1924 : D. P. 1925-2-41.
RENNES : 16-6-1925 : D. H. 1925, P. 508.
NANCY : 22-7-1925 : Gaz. Pal. 1926-1-351.

(٢٣) CASS. Civ. 21-2-1927 : D. P. 1927-1-97: not RIPERT:
فى هذا المعنى CASS. Civ. 25-7-1927 : D. H. 1927, P: 477:

لا يكفى اثبات انه له يرتكب اى خطأ او أن سبب الفعل الضار قد ظل مجهولا ...... وحيث أن القانون لم يفرق بصدد تطبيق القرينة التى نص عليها تبعا لما اذا كان الشىء الذى أحدث الضرر تديره يد انسان أم لا ، فانه يكفى أن يتعلق الأمر بشىء خاضع لضرورة الحراسة بسبب ما يمثله من خطورة للغير » .

ولكن حكم الدائرة السابقة كان قد أحال القضية الى محكمة استئناف ليون والتى ايدت بحكمها الصادر بتاريخ ٧ يوليه سنة ١٩٢٧ (١)، ما سبق أن قررته محكمة الاستئناف فى حكمها محل الالغاء قبل الاحالة وقالت : « أن المسئولية التقصيرية المنصوص عليها فى المادة ١٣٨٤ لا تنطبق بالنسبة للاضرار الناتجة عن آلة يقودها انسان ...... ولكنها تنطبق فقط على تلك الناتجة عن وجود عيب خاص فى الآله ..... أن القرينة القانونية بالخطأ تنطبق فقط على الحالة التى يكون فيها الضرر ناتجا مباشرة عن الشىء .... » .

وبصدد طعن بالنقض ، صدر حكم الدوائر المجتمعة محل دراستنا فى المرحلة الثالثة .

ويتضح لنا مما تقدم،أن القضاء ــ بصفة خاصة قضاء الاستئناف ــ كان لما يزل يطبق المادة ١٣٨٢ على حوادث السيارات بالنسبة للمار على أساس فكرة التفرقة بين فعل الانسان وفعل الشىء بذلك قد خالف النص الأخير بتطبيق حرفى للنص الأول المتعلق بفعل الشخص .

٢٠٧ ــ المرحلة الثالثة : موقف القضاء الفرنسى منذ سنة ١٩٣٠ :

(حكم الدوائر المجتمعة فى ١٣ فبراير سنة ١٩٣٠) (٢) .

وقد جاء فى هذا الحكم : « حيث أن قرينة المسئولية المنصوص عليها فى المادة ١/١٣٨٤ مدنى ضد حارس الشىء غير الحى الذى أحدث ضررا بالغير ، لاتسقط الا باثبات الحادث المفاجىء أو القوة القاهرة او السبب الاجنبى الذى لا يد له فيه ولا يكفى اثبات أنه لم يرتكب اى خطأ او ان سبب الفعل الضار مازال مجهولا ، وحيث أن .... الحكم المطعون فيه قدرفض تطبق النص المذكور بدعوى أن الحادث قد نتج عن سيارة متحركة يقودها انسان وهذا لا يكون ، طالما لم يثبت أنه يرجع

(١) LYON : 7-7-1927 : S. 1927-2-106.
(٢) CASS. ch. REUN. 13-2-1930 : S. 1930-1-121:

الى عيب خاص فى السيارة ، فعل الشىء الخاضع للحراسة وفق أحكام المادة ١٣٨٤/١ ومن ثم فان المضرور يلتزم ، من أجل الحصول على تعويض عما أصابه من ضرر ، باثبات خطأ على عاتق السائق ينتسب اليه .

« ولكن ، وحيث أن القانون فى تطبيق القرينة التى نص عليها لم يفرق تبعا لما اذا كان الشىء الذى أحدث الضرر تديره يد انسان ام لا ، وانه ليس من الضرورى أن يكون منطويا على عيب ملازما لطبيعته لأن يحدث الضرر ، فان المادة ١٣٨٤ تلحق المسئولية بحراسة الشىء لا بالشىء نفسه .... » .

ومن تقصى هذا الحكم لنا عدة مباذىء أقامت المحكمة بعضها لأول مرة ، وبعضها سبق أن قررته فى أحكام دائرتها المدنية .

والجديد فى هذا القضاء ان الدوائر المجتمعة قد استبدلت تعبير « قرينة المسؤلية » بقرينة الخطأ .

كذلك فانها أدانت التفرقة بين الأشياء الخطرة وغير الخطرة .

ويلاحظ أن ما جاء به هذا القضاء من قضاء الدوائر المجتمعة ، متعلقا برفض التفرقة بين فعل الانسان وفعل الشىء بصدد تطبيق المسئولية عن الاشياء بالنسبة لحوادث السيارات وعدم ضرورة وجود عيب فى الشىء حتى تنطبق المادة ١٣٨٤/١ فيها والتى لا تسقط الا باثبات حادث مفاجىء أو قوة قاهرة ، قد سبق وأكدته محكمة النقض بدائرتها المدنية .

ونستطيع القول بناء على ذلك انه لم يعد هناك شك او تردد فى تطبيق المادة ١٣٨٤/١ مدنى فرنسى (١٨٧ مدنى فرنسى) على حوادث السيارات فيما يتصل بالأضرار التى تصيب الغير المار فى الطريق .

٢٠٨ — ثانيا : تطور المسئولية عن حوادث السيارات فى مصر :

— لم يتضمن القانون المدنى المصرى القديم — على خلاف الفرنسى — نصا مماثلا للمادة ١٣٨٤/١ مدنى فرنسى — التى تقرر المسئولية عن الاسياء الخاضعة للحراسة .

ويرجع ذلك الى أن الظروف الاقتصادية فى مصر تختلف عن نظيرتها فى فرنسا . الصناعة لا تزال فى مهد الطفوله ، ولم تبلغ الآلات الميكانيكية درجة من الكثرة مما يجعلها خطرا داهما يهدد الحياة الاجتماعية (١) .

وقيل فى بيان علة ذلك ، فضلا عما تقدم،أن واضعى القانون المصرى قد رأوا أنه من غير المفيد ادراج نص فيه ليس له مجال denué de toute portée مثل المادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى ، وانه فى وقت وضع القانون المدنى المصرى فى سنة ١٩٧٥ ، سنة ١٨٨٣ ، لم تكن للفقرة الاولى من المادة ١٣٨٤ مدنى فرنسى اى قيمة خاصة ، بل انها كانت بمثابة التمهيد لحالات المسئولية المنصوص عليها فى المواد التالية لها (١٣٨٥ ، ١٣٨٦ (١) .

ومن هنا كان لقاء القضاء المصرى مع ما قرره القضاء الفرنسى أول الأمر ، فيما يتعلق بالاضرار التى تسببها الأشياء غير الحيوانات والمبانى ، حيث طبق قواعد المسئولية الخاطئة .

٢٠٩ — وازاء ذلك ، فلم يكن الامر مختلفا بخصوص حوادث السيارات حيث كان يوجب على المضرور أن يقوم باثبات الخطأ .

وكانت احكام القضاء المختلط تقرر دائما ان الخطأ هو المحرك الوحيد للمسئولية وانه فى حالة الضرر الذى تحدثه السيارة فلا يمكن ان تتحقق مسئولية المالك فى حالة عدم وجود أى خطأ بدعوى أن السيارة شىء خاضع للحراسة .

وقضى : ان شركة السكة الحديد وهى مدعى عليها ، لا تلتزم باثبات شىء ، وانما يقع على عاتق المدعى عبء اثبات الخطأ على عاتقها .

٢١٠ — ليدخل القضاء المصرى بعد ذلك لتقديم مساعدته للمضرور فى حوادث السيارات باجازته القرائن القضائية présomption de fait وذلك عندما تنطوى ظروف الحادث على افتراض الخطأ (٢) . وقضى بأن شركة السكة الحديد تكون مسئولة عن الحادث الذى يقع اثناء الطريق مالم تثبت القوة القاهرة او الحادث المفاجىء (٣) .

---

(١) انظر هذه الاحكام : محمد لبيب شنب ، رسالته رقم ٢٧ ص ٣٤ — ٣٥ .

(٢) STEFANI : op. Cit.

(٣) Cour d'app. MIX. 14-6-1898 : Bull. Leg: Juris: Egypti: 1898, P. 280.

تطبيق المسئولية عن الاشياء بالنسبة لحوادث السيارات فى مصر :

٢١١ — واستمر الأمر كذلك على ما هو عليه من التزام على المضرور فى حادث سيارة با ثبات خطأ السائق . الا انه ، ومع تقدم صناعة السيارات وتقدم المجتمع وكثرته عدد المستخدم منها وما صاحب ذلك من ازدياد فى عدد الحوادث « فقد مست الحاجة الى تدخل المشرع ليوائم بين القانون وحاجات المجتمع وليواجه التطورات الاقتصادية التى جاء بها القرن العشرون » (١) . وقد كان القانون المدنى الجديد متضمنا فى المادة ١٧٨ منه القاعدة الخاصة بمسئولية حارس الشىء وان كان قد قصرها على أشياء معينة كما يتضح من النص : « كل من تولى حراسة أشياء تتطلب حراستها عناية خاصة أو آلات ميكانيكية يكون مسئولا عما تحدثه هذه الأشياء من ضرر ما لم يثبت أن وضوح الضرر كان بسبب أجنبى لا يد له فيه هذا مع عدم الاخلال بما يرد فى ذلك من أحكام خاصة » .

٢١٢ — ولما كانت السيارة من الآلات الميكانيكية ومن ثم تدخل فى عداد الاشياء التى ذكرها نص المادة ١٧٨ مدنى مصرى ، فلم تتردد المحاكم المصرية فى تطبيقها بالنسبة لحوادث السيارات .

وقضى بأن المادة ١٧٨ من القانون المدنى تنص على مسئولية مالك الشىء عما يحدثه من أضرار ، مالم يثبت الضرر يرجع الى سبب أجنبى لا يد له فيه . ويكون سائق السيارة المسئول الأول سواء كانت السيارة واقفة أم متحركة (٢) .

وقضى أيضا بأن المادة ١٧٨ الخاصة بالمسئولية عن الأشياء التى تتطلب حراستها عناية خاصة أو الآلات الميكانيكية تفترض مسئولية مالك السيارة باعتباره حارسا ما لم يثبت ان حراسة الشىء لم تكن له لحظة الحادث . فاذا لم يثبت ذلك ، فانه يظل مسئولا ولو خرج الشىء من يده رغما عنه . وينتج عن ذلك أن قائد السيارة لا يكون حارسا وفقا

---

(١) محمد لبيب شنب ، رسالته ، ص ٤٢ رقم ٣٢ .

(٢) Trib. CAIRE : 15-2-1951 : B. L. J. Egypt: P. 197.

المادة ١٨٧ ولو كان يقود يقود السياة دون المالك . فالمسئولية تقع على عاتق الأخير وحده دون غيره (٢) .

٢١٣ ــ خلاصــة :

تدمنا كيف أن الأمور قد تطورت فى كل من فرنسا ومصر حتى وصلت فى النهاية الى تطبيق قواعد مسئولية حارس الأشياء بالنسبة لحــوادث السيارات التى تصيب المــار فى الطريق .

الا أن تساؤلا نطرحة ويتعلق بامكان تطبيقه بالنسبة لــما يقع من حوادث للركاب فى السيارة وبصفة خاصة الركاب بالمجان ؟ وتمثل الاجابة عنه محورا لدراستنا فيما يلى :

---

(١) Trib. somm. MANCHIA . 28-9-1952 : Bu. L. V: Egypt:, 1953. P: 273:

وفى نفس المعنى : Trib. somm. ALEX. 28-9--1953 : B. L. J:. Egypte. 1954, P. 311.

الباب الأول

اشتراك المضرور فى استعمال الشىء ونطاق المسئولية عن الاشياء

٢١٤ — تمهيد وتقسيم :

تدمنا كيف أن القضاء — فى فرنسا ومصر — قد استقر على تطبيق المسئولية عن الأشياء فى نطاق حوادث السيارات التى تصيب المار فى الطريق .

وكان منطقيا الا يختلف الأمر اذا كان المصاب راكبا فى السيارة التى وقع منها الحادث . خاصة وأن النص الذى يقرر هذه المسئولية فى البلدين ، لم يتضمن أى تفرقة بشأن من يجوز له الاستفادة منها . ذلك أن نطاق تطبيق المسئولية المشار اليها يتحدد — ودعما للمنطق السابق — بضرر أصاب شخص من شىء فى حراسة شخص آخر ، والشرط الجوهرى اثبات المضرور تدخل الشىء فى احداث الضرر الذى لحقه .

وعلى الرغم من ذلك ، فقد تدخل القضاء — فى فرنسا على الأخص لوضع قيود تحد من نطاق تطبيق المسئولية عن الأشياء ، وقد تمثلت فى قيد رئيسى هو فى الواقع قيد مزدوج . فقد قرر القضاء المذكور عدم تطبيق هذه المسئولية فى حالة اشتراك المضرور فى استعمال الآله . هذا الاشتراك هو ما نقصده بالقيد الرئيسى .

فعلى اعتبار أن تطبيق هذه المسئولية مرهون بأن يكون المضرور أجنبيا عن الشىء وعن الحارس (١) ، فقد كان تفسير القضاء الفرنسى لذلك بأن جعل اشتراك المضرور فى استعمال الشىء مانعا من تطبيقها .

وقد حدد ذلك القضاء صورتين لهذا الاشتراك المانع ، الصورة الأولى ويتم فيها اشتراك المضرور فى استعمال الشىء — دون عقد — على سبيل المجاملة دون أى مقابل ، وقرر بصددها تطبيق القواعد العامة فى المسئولية التقصيرية التى تقوم على اثبات الخطأ .

أما الصورة الثانية ، فيتم فيها اشتراك المضرور فى استعمال الشىء بموجب عقد وقرر فيها عدم تطبيق المسئولية عن الأشياء لأن المضرور يجد

---

(١) انظر : محمد لبيب شنب ، رسالته ، ص ١٦٥ ، رقم ١٤٠ .

حمايته فى بنود هذا العقد . والتطبيق النموذجى لذلك كان بصـــدد نقل الأشـخاص بعوض حيث يوجد عقد نقل .

وعند القضاء البلجيكى ، فلا توجد أى صـــعوبة تطبيق المســئولية نوع الأشياء فى النقل المجانى كما ذكرت من قبل . أما عن الوضع فى مصر ، فان القضاء والفقه قد ذهبا الى القول بضرورة اثبـــات الخطأ التقصيرى للناقل مجاملة كما اوضحنا فى القسم الأول من الرسالة .

وعلى مقتضى ما تقدم، فان دراستنا فى هذا الباب ستكون فى فصلين:

الفصل الأول : أثر اشتراك المضرور فى استعمال الشىء دون مقابل فى النقل مجاملة .

الفصل الثانى : أثر اشتراك المضرور فى اســـتعمال الشىء بموجب عقد فى النقل بعوض .

الفصل الأول

أثر اشتراك المضرور فى استعمال الشىء دون مقابل فى النقل مجاملة

٢١٥ ــ تمهيد وتقسيم :

ان استبعاد النقل مجاملة من المسئولية على الاشياء الجامدة كان المبدا الذى ارسته محكمة النقض الفرنسية سنة ١٩٢٨

واذا كان الظاهر يوحى ــ بعد تقصى احكام القضاء الفرنسى ــ أن محكمة النقض الفرنسية قد انحازت بذلك الى بعض محاكم الاستئناف التى كانت تقضى على هذا النحو قبل التاريخ المذكور ، فاننا اذا دققنا النظر ، نجدها قد اتبعت فى الواقع مجلس الدولة الفرنسى الذىقرر ذلك الاستبعاد سنة ١٩٢٦

وما تجدر الاشارة اليه هنا ، ان اتباع محكمة النقض الفرنسيه لمجلس الدولة قد اتسع ليشمل قواعد المسئولية عن فعل الحيوان لتقرر عنه تطبيقا فى النقل مجاملة ايضا .

ويلاحظ أن محكمة النقض الفرنسية قد استندت فيما ذهبت اليه من استبعاد للمسئولية عن الأشياء بصفة عامة الى عدة اسانيد وردت فى قضائها نخص منها الآن فكرة اشتراك الراكب فى استعمال الشىء مجاملة . هذا الى جانب أسانيد أخرى ، منها ما ورد فى قضائها مثل قبول الراكب للمخاطر ومنها ما ردده الفقه فى تأييده لقضائها على التفصيل الذى سيأتى فيمابعد .

وعلى مقتضى ما تقدم فان دراستنا فى هذا الفصل سوف تقع فى مبحثين :

المبحث الأول : استبعاد النقل مجاملة من المسئولية عن الأشياء .

المبحث الثانى : الأساس القانونى لاستبعاد النقل مجاملة من المسئولية عن الأشياء .

المبحث الأول

استبعاء النقل مجاملة من المسئولية عن الاشياء

٢١٦ — تقسيم :

اتجه مجلس الدولة الفرنسى الى استبعاد النقل مجاملة من المسئولية عن الأشياء الجامدة المنصوص عليها فى المادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى ، وقال بضرورة اثبات لخطأ التقصيرى وفق المادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى حتى تتحقق مسئولية الناقل فى هذا النقل .

وقد اتبعت محكمة النقض الفرنسية هذا الاتجاه ، لتؤكد فى الوقت نفسه بعض أحكام الاستئناف التى سبقت مجلس الدولة فيما قضى به .

ولم يقف الأمر بها عند هذا الحد ، بل انها قررت أيضا استبعاد النقل مجاملة من المسئولية عن فعل الحيوان المنصوص عليها فى المادة ١٣٨٥ مدنى فرنسى (١٧٦ مدنى مصرى) .

وسوف نعرض أولا لقضاء مجلس الدولة بخصوص الاستبعاد المشار اليه ، ثم اتباع النقض له ، واتجاهها بعد ذلك الى توسيع نطاق ذاك الاستبعاد بصدد المسئولية عن فعل الحيوان .

٢١٧ — اولا مجلس الدولة الفرنسى فى ١٩٢٦/٧/٢٣ (١) .

نعرف أن مجلس الدولة الفرنسى قد اتبع محكمة النقض الفرنسية بصدد حوادث السيارات حين قال بتطبيق قواعد المسئولية عن الحراسة فى هذه الحوادث ، على الرغم من عدم وجود نص فى القانون العام ، واستند فى ذلك الى مخاطر المرور (٢) .

ولكن من الحالات النادرة التى اتبعت فيها النقض الفرنسية مجلس الدولة هناك كان بخصوص الحوادث فى النقل مجاملة . فقد اتجه المجلس الى استبعاد المسئولية عن الأشياء من النقل مجاملة واكتفى بتطبيق القواعد العامة فى المسئولية التقصيرية ، والتى تنبنى على وجوب اثبات الخطأ .

---

(1) Cons. D'ET. 23-7-1926 : S. 1927-3-80

(2) Cons. D'ET. 9-11-1925 : D. H. 1926, P. 10.

وجاء فى حيثيات قضائه : « حيث أن الحادث الذى أصيب فيه الراكب قد وقع اثناء نقله مجانا فى سيارة عسكرية ، فان مسئولية الدولة لا تقوم فى هذه الظروف ، الا اذا كان الحادث يرجع الى خطأ قائد السيارة » .

ولم يوضح مجلس لدولة الفرنسى المبررات التى استند اليها فى قضائه . وعلى الرغم من ذلك ، فان حكمه السابق كان له اهمية فى حينه نظرا لما تضمنه . وترجع هذه الأهمية الى أن هذا الحكم قد صدر فى وقت كان القضاء العادى — فى فرنسا — منقسما فيه بين تطبيق المسئولية التقصيرية وتطبيق المسئولية العقدية فى النقل مجاملة .

ونضيف الى ذلك أيضا ، أن محكمة النقض الفرنسية نفسها لم تكن قد حسمت الأمر حتى ذلك لوقت .

٢١٨ — ثانيا : اتباع محكمة النقض الفرنسية مجلس الدولة بحكم ٢٧ مارس ١٩٢٨ (١) :

قد قررت محكمة النقض الفرنسية بموجب هذا الحكم عدم تطبيق المسئولية عن الأشياء الجامدة فى النقل مجاملة وقالت بضرورة اثبات خطأ الناقل حتى تتحقق مسئوليته . والواقع أنها لم تكن تتبع مجلس الدولة فحسب ، بل انها قد أكدت بذلك بعض أحكام الاستئناف التى سلكت نفس الاتجاه فى تاريخ سابق على قضاء مجلس الدولة .

وسنوضح أولا موقف قضاء الاستئناف قبل أن نعرض لمضمون حكم النقض .

(أ) موقف قضاء الاستئناف فى فرنسا :

٢١٩ — لقد اتجهت محكمة استئناف مونبلييه الى القول بعدم تطبيق المسئولية على الأشياء فى النقل مجاملة واشترطت اثبات خطأ الناقل حتى يمكن القول بمسئوليته . واستندت فى ذلك الى أن المادة ١٣٨٤/١ مدنى فرنسى لا تنطبق الا اذا كان الضرر قد أحدثه شىء جامد دون تدخل الانسان (٢) .

---

(١) مشار اليه من قبل ص . CASS. Civ. 27-3-1928.

(٢) MONTPELLIER : 3-4-1922 : Rec. pèr. ASS. 1922, P. 459.

وفى نفس الاتجـاه ، كان قضـاء استئناف RIOM فى ٢٩ مايو سنة ١٩٢٥ والذى صدر بمناسبة حكم النقض محل الدراسة .

فقد تضمن قضاء الاستئناف المذكور عدة مبادىء نوجزها فيما يلى :

(أ) رفضت المحكمة تطبيق المـادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى فى النقل مجاملة واستندت فى ذلك الى أن تطبيق هذا النص مشروط باثبات عيب فى الشيء . ونظرا لعدم ثبوته فقد رفضت تطبيق النص .

(ب) لقد رفضت المحكمة دعوى الراكب المضرور التى تستند الى المـادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى ، وعللت ذلك بعـدم ثبوت خطأ الناقل . بل انها اشترطت فى هذا الخطأ ــ فى حالة ثبوته ــ أن يكون جسيما .

ويلاحظ ان هذا الحكم قد صـدر قبل أن تقرر النقض الفرنسية فى ٢١ فبراير سنة ١٩٢٧ (١) الغاء التفرقة بين فعل الانسان وفعـل الشيء بصدد تطبيق المـادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى .

٢٢٠ ــ (٢) مضمون النقض الفرنسية :

على اثر الطعن بالنقض فى حكم الاستئناف السابق ، صدر حكم النقض الفرنسية فى ١٩٢٨/٣/٢٧

ونظرا لأن حكم الاستئناف محل الطعن قد عدا مجردا من الفاعلية لمـا تضمنه بخصوص المـادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى وذلك لصدور حكم النقض الفرنسية فى ٢١ فبراير سنة ١٩٢٧ برفض اى تفرقة بشأن تطبيق هذا النص ، فانه كان يتصور أن تتجه محكمة النقض الفرنسية الى تطبيق هذا النص فى النقل مجاملة وهى بصدد نظر هذا الطعن ، ولكنها لم تفعل . فقد ذهبت الى القول بعدم تطبيق ذاك النص فى النقل مجاملة وأوجبت على الراكب المضرور اثبات خطأ الناقل أو تابعه .

ويمكننا تلخيص حيثيات الحكم فيما يلى :

(أ) ان القرينة المنصوص عليها فى المـادة ١/١٣٨٤ مدنى ضـد حارس الشيء قد وضعت لضمان تعويض من اصابه ضرر من

(١) مشار اليه من قبل ص . CASS. Civ. 21-2-1927.

شيء لم يشترك فى استعماله . وعلى ذلك فانه لا يمكن الاحتجاج بها ضد حارس السيارة من قبل من أخذ مكانه بها بناء على فعل المجاملة البحتة .

(ب) ان من قبل أو طلب الاشتراك مجاملة فى استعمال السيارة وهو على علم تام بالمخاطر التى سوف يعرض لها نفسه . لن يستطيع الحصول على تعويض من حارس هذه السيارة الا اذا أثبت خطأه أو خطأ تابعه وفق أحكام المادتين ١٣٨٢ ، ١٣٨٣ مدنى فرنسى .

ويلاحظ أنه اذا كان حكم النقض فى ٢٧ مارس سنة ١٩٢٨ والذى انتهينا من عرض مضمونه قد اتفق مع قضاء الاستئناف فى النتيجة بخصوص عدم تطبيق المسئولية عن الأشياء فى النقل مجاملة فانه اختلف عنه فى الأسباب وهو أمر سنبنيه فيما بعد .

٢٢١ ــ ثالثا : اتجاه النقض الفرنسية الى استبعاد النقل مجاملة من المسئولية عن فعل الحيوان :

فى حكم لدائرة العرائض بتاريخ ١١ مايو سنة ١٩٣١ قضى بأن قرينة المسئولية المنصوص عليها فى المادة ١٣٨٥ مدنى ضد مالك الحيوان الذى أحدث للضرر ، لا يمكن الاحتجاج بها من جانب الراكب فى عربة يجرها حيوان voiture attelée لأنه اشترك فى استعمالها على سبيل المجاملة وهو على علم بالمخاطر التى يعرض لها نفسه (١) . ووردت نفس حيثيات حكمها فى ٢٧ مارس سنة ١٩٢

---

(١) CASS ReQ. 11-5-1931 : D. H. 1931 P. 381-Gaz. Pal. 1931-2-240- Rev. gén. ASS terr. 1931, P. 825.

ومن أنصارها فى الفقه :

DEMOGUE : Rev. tr. Civ. 1929, P. 755, n° 2

المبحث الثانى

الاساس القانونى لاستبعاد النقل مجاملة من المسئولية عن الاشياء

٢٢٢ — تمهيد وتقسيم :

راينا ان القضاء الفرنسى — الادارى والعادى — قد استقر — فى وقت من الأوقات — على عدم تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة . فما هى ياترى علة ذلك ؟

لقد استند القضاء العادى فى فرنسا الى عدة أسانيد فى استبعاد النقل مجاملة من المسئولية عن الأشياء . فقد استندت محاكم الاستئناف الى التفرقة بين فعل الانسان وفعل الشىء . أما محكمة النقض فقد استندت الى فكرتى اشتراك المضرور فى استعمال الشىء وقبول المخاطر . هذا الى جانب بعض الأسانيد الأخرى التى قال بها الفقه الفرنسى فى تعليقاته على أحكام النقض .

أما عن القضاء الادارى فى فرنسا ، فقد جاءت حيثيات احكام مجلس الدولة بصورة موجزة وعامة مما أضفى عليها غموضا لا نستطيع معه ان نحدد الأساس القانونى الذى استندت اليه فى استبعاد النقل مجاملة من المسئولية عن الاشياء . فلم تسمح لنا صيغتها بالوقوف على ما اذا كان المجلس قد استند الى فكرة اشتراك المضرور فى استعمال الشىء . وان كان يتضح من أحكامه عن طريق الاستنباط ان هذا الأساس يتمثل فى مجانية النقل .

وسوف نلخص الأسس القانونية لعدم تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة فى سبعة نعرض لكل واحد منها فى مطلب

المطلب الأول : التفرقة بين فعل الانسان وفعل الشىء .

المطب الثانى : فكرة الاشتراك فى استعمال الشىء .

المطلب الثالث : فكرة الحراسة المشتركة .

المطلب الرابع : قرينة الخطأ عل عاتق الراكب .

المطلب الاخمس : نظرية تحمل التبعة .

المطلب السادس : مجانية قبول المخاطر .

المطلب السابع : فكر قبول المخاطر .

المطلب الأول

التفرقة بين فعل الانسان وفعل الشيء

٢٢٣ ـ تدمنا أن جانبا من قضاء الموضوع فى فرنسا قد ذهب الى عدم تطبيق قواعد مسئولية حارس الأشياء فى النقل مجاملة . وتراءى لنا من حكم ذكرناه أن المحكمة قد استندت فى ذلك الى فكرة التفرقة بين فعل الانسان وفعل الشيء . فقالت بتطبيق قواعد تلك المسئولية اذا وقع الحادث من السيارة دون اشتراك الانسان ، لانه يتوفر فى هذه الحالة فعل الشيء الذى كان يعتبره القضاء آنذاك شرطا جوهريا لتطبيق قواعد مسئولية حارس الأشياء اذ أن مجانية النقل لم تكن فى الاعتبار (١) .

وقد جاءت كثير من أحكام قضاء الموضوع فى فرنسا فى هذا الاتجاه أيضا (٢) . وكان لمحكمة استئناف جرينوبل (٢) قصب السبق فى مثل هذا التسبيب . حين قالت أن المادة ١٣٨٤ مدنى لم تنص على الفعل التلقائى للشيء بعيدا عن تدخل الانسان ، وعلى ذلك فانها لاتنظم المسئولية عن حادث وقع من سيارة يقودها انسان لأن سبب الحادث يكمن فى هذه الحالة ، ليس فى فعل الشيء ، وانما فى فعل الانسان الذى يقود السيارة .

وليس من شك أن المحكمة لم تفرق بصدد تطبيق قواعد مسئولية حارس الاشياء بين ما اذا كان المضرور راكبا أم مارا فى الطريق ، وبين ما اذا كان راكبا بعوض أم مجانا فى الحالة الأولى . أما وقد جاء تطبيق قواعد المسئولية المذكورة مطلقا فى هذه الحالات لا يحد منه سوى القيد المتعلق بضرورة أن يكون الضرر ناتجا عن فعل الشيء ذاته ، فانه يمكن القول بأنه كان هناك ارتباطا وثيقا بين تطور قواعد مسئولية حارس الاشياء وتطبيقها على أساس القيد السابق فى حوادث السيارات بصفة عامة من جهه واستبعاد أحكام قضاء الموضوع لقواعد المسئولية تلك فى حوادث نقل

---

(١) انظر قبيا سبق حكم مونبلييه فى ٣ أبريل سنة ١٩٢٢ .

(٢) Cour d'app. DE PAU : 5-6-1925 : Rec. Pér ASS. 1925, P. 437.
Cour d'app. DE NIMES : 9-1-1925 : J. ASS. 1925, P. 162.
Cour d'app. DE GRENOBLE : 15-11-1921 : Rec. pér. ASS. 1922, P. 175.

الاشخاص مجاملة من جهة أخرى . ولعل وجها آخر لهذا الارتباط يظهر فى تطبيق قواعد المسئولية السابقة فى النقل مجاملة اذا ما تحقق ما هو كفيل بمنع تأثير القيد المذكور بأن كان الحادث يرجع الى فعل السيارة ذاتها دون تدخل الانسان . وهو ما ذهبت اليه بعض أحكام الموضوع فى فرنسا كما سنرى فيما بعد .

ويلاحظ أن هذا التفرقة بين فعل الانسان وفعل الشىء قد تعرضت للنقد (١) .

المطلب الثانى

فكرة الاشتراك فى استعمال الشىء

٢٤ — أن قضاء النقض الفرنسية سنة ١٩٢٨ قد استند فى واقع الأمر — وهذا اقتناعه فى حينه أخذا فى الاعتبار ما تصوره أساسا وهدفا لتطبيق المادة ١٣٨٤/١ مدنى فرنسى — الى اشتراك الراكب مجاملة فى استعمال السيارة لتقرير أنه لا يستحق الحماية التى يتضمنها النص السابق بل تكفى حمايته بموجب المادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى . وجاء فى قضائها أن المادة ١٣٨٤/١ « وانها لا تنطبق » بالنسبة لمن قبل أو طلب الاشتراك على سبيل المجاملة فى استعمال السيارة » (١) .

وقيل فى تفسير ذلك « أن من لم يشترك فى استعمال الشىء لا يتدخل فى جعل وقوع الضرر امرا ممكنا أما من استخدم الشىء فقد استحدث امكان وقوع الضرر الذى اصابة ومن ثم فان حاجته للحماية تكون أقل من الأول » (٢) .

وقبل الشروع فى تقييم ذلك ، فاننا نتساءل أولا عن مقصود هذا الاستعمال وشروطه ؟

---

(١) انظر فيما سبق نقد هذه التفرقة .

(١) انظر حكم النقض الفرنسية فى ٢٧ مارس سنة ١٩٢٨ مشار اليه فيما سبق .

(٢) انظر : MAZEAUD (H.) : cour doct. 1952-1953. P. 272.

(١) انظر CAPITANT : grand arret. 1970, P. 417, n° 144-147.

المصود بالاستعمال وشروطه :

٢٢٥ ـــ يقصد بالاستعمال L'usage أن يقوم المضرور با ستعمال الشيء فيما اعد وخصص له عادة من استعمال ، على وجه يخوله الحصول على المنفعة التى تترتب على هذا الاستعمال عادة (١) فاستعمال السيارة مثلا يكون بركوبها .

٢٢٦ ـــ وعليه فان شروطا يتعين توافرها فيه حتى يرتب الاشتراك فيه من المضرور الاثر الموجود منه كما جاء فى حكم النقض . (٢) .

(أ) يجب أن يشترك المضرور فى استعمال الشيء حقيقة :

بمعنى أن يكون المضرور قد أصيب أثناء استعمال الشيء فيما خصص له عادة . ومن ثم فلا يتوفر الاستعمال ، ولا يشكل اشتراك المضرور فيه عقبة أمام استفادته بقواعد مسئولية حارس الاشياء ، فى حالة قيامه بآداء خدمة مماثلة فى دفع سيارة معطلة فى الطريق . لان المقصود

---

(١) MAZEAUD (H.) : op. Cit. P. 283.

JAUFFRET : "la responsabilité civile en matiére d'accidents automobiles. etude. comparé".
thése AIX, 1963, P. 78.

GORE : "responsabilité du fait des choses" Rép. dr. Civ. 1954, t. IV. P. 646.

ومن الفقه المصرى : محمد لبيب شنب ، رسالته ص ١٦٦ ، ١٤١ .

(٢) انظر فى هذه الشروط : GORE : op. Cit:

وانظر فى استبعاد تطبيق المادة ١/١٣٨٤ على اساس الاشتراك فى الاستعمال مجاملة فى احوال اخرى غير نقل الاشخاص :

CASS. Civ. 24-10-1963 : Gaz. Pal. 1964.-1-177.

فقد قضى بأنه عندما يصاب أحد التلاميذ نتيجة انفجار احدى الالات خلال زيادة جماعيه كان يقوم بها التلاميذ لمعمل الباب ، فان قضاء الموضوع يكون قد طبق ـــ بحق ـــ المادة ١/١٣٨٤ على اساس ان العمل الذى ينطوى على المجاملة لا يؤثر على مسئولية حارس العمل الا اذا كان هناك اشتراك فى استعمال الالة من جانب احد الزائرين ، وأنه لم يثبت أن أحدا منهم لم يشترك فى استعمال الالة التى انفجرت ، وانما كانوا يشاهدون كيفية عملها . وحتى اذا ثبت أن المضرور قد لمس الالة ، فان هذا العمل يؤدى الى اعفاء حارس الالة كليا أو جزئيا .

(١) Cour d'app. DE PAU : 4-6-1964 : 4-6-1964 : J. C. P. 1964-4-135.

بالاشتراك المانع ذلك الاشتراك فى استعمال الشىء فيما اعد له وعلى وجه يخول الحصول على المنفعة الناتجة عن الاستعمال المذكور .

وبنـاء على ذلك قضى أيضا ، بأنه عندما يصعد راكب بالمجان على ظهر سيارة ، على أثر تعطل أضواءها Panne d'éclairage لاضاءة الطريق فانه يتوقف Il cesse بذلك عن الاشتراك فى استعمال السيارة .

(ب) يجب أن يتم الاشتراك على سبيل المجاملة البحتة من جانب الحارس

من المتعين أيضا « أن يخول حارس الشىء للمضرور استعماله مجاملة دون جبر . (١)

ويتضح اذا أن ارتباطا ، سبق أن تحدثنا عنه ، قائم بين المجاملة والاختيار فى النقل . وكما ذكرنا أيضا ، فلا تتوافر صفة المجاملة فى النقل اذا كان نقل المضرور قد تم رغما عن الناقل الحارس ودون علمه .

وعليه فلا نكون بصدد اشتراك فى الاستعمال على سبيل المجاملة ، فى حالة من يأخذ مكانه فى السيارة خلسة عن الناقل .

كذلك لانكون بصدد اشتراك فى الاستعمال على سبيل المجاملة اذا كانت للناقل مصلحة فى عملية النقل (٢) .

نقد فكرة الاشتراك فى الاستعمال :

٢٢٧ — لايجوز للراكب مجاملة — بدعوى اشتراكه كذلك فى استعمال السيارة التمسك ضد ناقله بقواعد المسئولية عن الاشياء . حجة واهية ، فى نظرنا ، استندت اليها محكمة النقض الفرنسية حتى تتوصل الى النتيجة السابقة ، ومن السهولة تفنيدها ، لانها تتناقض مع النصوص والمنطق . ولعلى لا أكون متجاوزا اذا قلت أن هذا القضاء يتضمن ما يحملنا على القول بأن هذه المحكمة تتناقض مع نفسها .

---

(١) BIJOT : op. Cit. P. d, n 20.
AUBRY et RAU : ér. Civ. frane. 6, ed. 1951,
Par ESMEIN, t. VI, n° 448, P. 620.

ان الاشتراك فى استعمال الشىء لا يكون مجامله لمجرد ان المشترك لم يدفع مقابلا .

(٢) AUBRY et RAU : op. Cit.

(١) وفى التدليل على مخالفته للقانون ، فاننا نكتفى بالقول بأن اى من نصوص القانون ، سواء الفرنسى أو المصرى ، لم يتضمن ما يشير الى تفرقة بصدد الاستفادة بقواعد المسئولية عن الاشياء ، بين ما اذا كان المضرور قد اشترك فى استعمال الشىء الذى أحدث له الضرر أم لا أو اذا كان الاشتراك مجانا أم لا .

(٢) أن محكمة النقض الفرنسية باستنادها الى هـذه الفكرة ، تكون قد وضعت لتطبيق نص المـادة ١٣٨٤/١ مدنى فرنسى ، (١٧٨ مدنى مصرى) شرطا لم يتضمنه . ومن ثم فاننا نرى مع البعض (١) أن قبول هذا الحل يعنى « أن عدم الاشتراك على سبيل المجاملة فى استعمال الشىء يعتبر شرطا لتطبيق القرينة » وهو أمر يمكن قبوله بموجب النص.

(٣) وتبدو عدم منطقية هذه الفكرة أيضا ، فى أن هذه الحجة تكون مقبولة اذا كان القضاء قد استبعد النص السابق فى كل حالة يتم فيهـا اشتراك المضرورفىاستعمال الشىء.أما وقد قصرت محكمة النقضالفرنسية الامر على الاشتراك مجاملة وكذا الاشتراك بموجب عقد ، فاننا نرى ، مع رفض فكرة العقد ، أن السبب الحقيقى يكمن فى فكرة المجانيةوالمجاملة وليس الاشتراك فى الاستعمـال .

(٤) وزيادة فى تأكيد خلطها بين الامور بما يتنافى مع المنطق أيضا ، نجد المحكمة ، قد خلطت (٢) بين العلم بالمخاطر الذى لا أثر لـــه وبين الاشتراك فى الاستعمـال ، الامر الذى يؤدى الى وصم قضاءها بالميوعــة وعدم التحديد.وعليه «فان ماقامت به محكمة النقض سنة ١٩٢٨ فيمايتعلق بهذا الاستبعاد فى النقل مجاملة وفى نطاق المسئولية عن فعــل الحيوان انما هى قاعدة تستند الى تبرير معيب » (٣) .

(٥) وفضلا عن ذلك ، فان هذا الاتجاه لمحكمة النقض ، والمسئولية عن الاشياء تبنى على فكرة الحراسـة ، يؤدى الى جانب كون اعتبـــار

---

(١) CHAPUS : "responsabilite publique et responsabilité privée" these PARIS, 1952. P. 229, n° 285.

(٢) انظر فى هذا الخلط :

Cour d'app. DE LYON : 2-5-1967 : Gaz. Pal. 1968. somm. P. 22:

وقالت أن الراكب مجاملة يفقد دائنيته بالتعويض كأثر لنزوله الضمنى عن الاستفادة بقرينة مسئولية الحارس بسبب الاشتراك فى استعمال السيارة مجانا وهذا التنازل يأخذ شكل قبول المخاطر .

(٣) RODIERE : dr. transp. fasc. 1, 1960, t. 3, P. 145, n° 1306

«الراكب مجاملة حارسنا — وهو أمر غير مقبول كما سنرى — « الى الاعتقاد بأن المسئولية المنصوص عليها فى هذا النص (١/١٣٨٤)تتأسس على استعمال الشىء « فى حين ان الامر ليس كذلك بيقين . (١)

(٦) وليس ثمة صعوبة أيضا فى أن نقدم البرهان على ما ينطوى عليه راى النقض من تناقض بين .

والدليل على ذلك حرمانها خلف الراكب المضرور ، الذى يتقاضى باسمه الشخصى ، من الاستفادة بقواعد المسئولية عن الاشياء فى حالة وفاة المضرور . ومن هنا يبرز التناقض المشار اليه ، فى انه اذا كان سبب حرمان المضرور هو اشتراكه فى استعمال الشىء مجاملة ، ومن ثم حصوله على منفعة ، فانه كان يتعين عليها والحالة هذه حيث السبب شخصى يتعلق بالمضرور وحده ، أن تقضى بجواز تمسك الخلف بقواعد هذه المسئولية المذكورة فى حالة وفاة المضرور ، الامر الذى لم يحدث .

واذا كان قضاؤها قد جاز فى هذه المسألة الى جانب حرمانها خلف المضرور المتوفى من الاستفادة بقواعد المسئولية تلك فانها استندت الى اسباب اخرى ذكرناها من قبل .

(٧) ونسوق الدليل على هذا التناقض أيضا ، أن محكمة النقض الفرنسية قد ذكرت بصفة مستمرة فى احكامها أن المسئولية عن الاشياء لاتسقط الا باثبات القوة القاهرة أو الحادث المفاجىء أو السبب الاجنبى . وعليه فان استعمال النقض لفكرة الاشتراك فى الاستعمال ، توصلا الى المبدأ الذى ارسته ، يكون قد أدى الى اعطاء هذه الفكرة قوة سبب الاعفاء من المسئولية عن الحراسة ، الامر الذى لم يقل به أحد .

وجاءت بعض أحكام القضاء الفرنسى الى جانب الاعتراف بعدم تأثير اشتراك المضرور فى استعمال الشىء على مسئولية حارسه .

وقضى بأن استناد حارس الشىء المدعى عليه الى أن المضرور قد اشترك فى استعمال الشىء على سبيل المجاملة ، فان ذلك ليس من شأنه أن يؤدى الى اثبات قوة قاهرة أو خطأ من المضرور يؤدى الى الاعفاء من قرينة المسئولية التى تقع على الحارس . (٢)

---

(١) RUTSEART : op. Cit. 260.
(٢) PARIS : 14-6-1960 : J. C. P. 1960 — 4 — somm. P: 160

٢٢٨ — وعلى الرغم من ذلك فقد واصلت محكمة النقض الفرنسية تصميمها على قضائها مستندة فى ذلك الى ماكنا بصدد التعرض له تـوا الى جانب أسانيد أخرى .

وكان يظن ، على أثر ما توجه من انتقادات اليها فى هذا الصدد ، انها سوف تعدل عن ذلك ، الا أنها ظلت على العكس تردد هذه الفكرة فى قضائها اللاحق . (١) .

ومن ناحية اخرى فقد بدأ الفقه يبحث فيما يمكن أن يعتبر أساسا لما جاءت به محكمة النقض فى حكم سنة ١٩٢٨ . وان كان ما ذكره لم يكن — كما سنرى — أكثر حظا عما عداه حيث سيكون محلا لانتقادنا أيضا .

فالى جانب فكرة قبول المخاطر ، أو العلم بها كما ورد فى حكمها ، اتجه الفقه الى مبررات أخرى . فقال البعض بتأسيس ذلك الاستبعاد على أساس فكرة الاشتراك فى الحراسة بينما ذهب البعض الآخر الى القول بأن هنـاك قرينة خطأ على عاتق الراكب ، وقال آخرون بفكرة تحمل التبعة .

واول ما يلاحظ على هذه الافكار ، كما سيتضح من شرحها ، أنها تدور فى فلك فكرة الاشتراك فى استعمال الشىء ، ومن ثم ، فقـد كان منطقيا ، مادام الأمر كذلك ، الا تختلف هـذه الافكار فى مصـيرها من الفكرة .

ولم يك ثمة شك أن يستمر الفقه فى مجهوداته بحثا عن أساس ينال الاقتناع لتنتصر فى النهاية فكرة المجانية وهى فكرة اخلاقية حيث توجب العدالة — حسب عرف انصارها — عدم اخضاع الناقل مجاملة لمسئولية جسيمة .

وسوف نتولى عرض هذه الافكار ، مع تقديرها تباعا .

---

(1) CASS. ch. ReQ. 9-6-1928 : D. P. 1928-1-153, note SAVATIER

CASS. Civ. 11-6-1928 : D. H. 1928, P. 414-22-7-1929 : Gaz. Pol. 1929-2-588-14-5-1930 : Gaz. Pal. 1930-2-566-28-5-1930 : Gaz. Pal. 1930-2-574-30-12-1931 : S. 1932-1-62.

المطلب الثالث

فكرة الحراسة المشتركة

ـ لقد اتجه أنصار هذه النظرية ، تفريعا عن فكرة الاشتراك فى الاستعمال ، الى القول بفكرة أخرى واهمين فيها ما تصوروه أساسا لحرمان الراكب مجاملة ، الذى أصيب فى حادث وقع خلال نقله من الاستفادة بقواعد المسئولية عن الاشياء . وفحوى هذه النظرية ماثل فى أن المضرور بركوبه السيارة مجاملة ، فانه يكون بذلك شريكا للناقل فى حراسة السيارة مما يترتب عليه القول بأنه ، وقد صار حارسا ، فلا يجوز له الرجوع على الناقل الحارس بقواعد المسئولية عن الاشياء وانما يتعين عليه اثبات خطأ على عاتقه ، لأنه اذا كان الالتزام القانونى بالحراسة يوجد لمصلحة الاشخاص الذين لا يستخدمون بأنفسهم الشيء الذى يعتبر محلا لها ، فاننا نكون ، عندما يركب أشخاص فى سيارة بصدد نوع من الحراسة المشتركة une sorte de commune ، du véhicule .

ومن أقوى أنصارها أيضا الاستاذ ديوران الذى ذهب الى القول بأن صفة الحارس تتطلب اجتماع أمرين (١) : ـ

(أ) مبادرة L'initiative من الفرد تؤدى الى ادخال الشيء الذى أحدث الضرر فى العناصر المسببة للحادث .

(ب) استقلال الفرد تجاه الغير استقلالا يخوله أن يتصرف بالنسبة

---

(١) BEAUDONNAT "Des clauses de non-responsabilité et des l'assurance des fautes". PARIS, 1927, P. 74.

(٢) DURAND : des convention d'irresponsabilité" thése, PARIS 1931, P. 96, n° 31.

ومن انصار ذلك : BIAISOT : ehron. op. Cit. J. ASS. 1928, P. 223, notamment P. 229-GALINIE : thése, op. Cit. 1931, P. 200.

هامش رقم ١ : RIEDMATTEN : op. Cit. P. 26.

للشيء كصاحب سلطة ، وأن يضعه في حالة condition بحيث لا يضر الغير .

ورتب على ذلك نتائج :

١ — اذا لم يتوافر العنصران ، فان الفرد تحميه المادة ١٣٨٤ ، ولايعتبر حارسا بالنسبة للغير .

٢ — أما اذا اجتمعا فان الحراسة تقوم ، ومن تقع على عاتقه يصير مسئولا تجاه الغير ، ويفقد في نفس الوقت حماية المادة ١٣٨٤ .

ويبين هذين الوضعين ، عدم المسئولية والحماية من ناحية والمسئولية وعدم الحماية من ناحية اخرى . الا يمكن أن نتصور — على حد تساؤل الاستاذ ديوران — وضعا ثالثا يتسم بعدم المسئولية وعدم الحماية ؟ ويجيب على ذلك قائلا : أن من يشترك بارادته ولمصلحته فقط في استعمال الشيء ، فانه يأخذ قليلا من صفة الحراسة Brené en quelque maniere un peu de la qualite du gardien
ولا يستطيع الرجوع على الحارس على أساس المادة ١٣٨٤ .

٢٣٠ — وقد استندت محكمة اكس في حكم بتاريخ ٢٧ ابريل سنة ١٩٧٢ الى فكرة الاشتراك في الحراسة لمنع تطبيق المادة ١٣٨٤ / ١ مدنى فرنسى في النقل مجاملة . وكان ذلك في قضية حيث أصيب راكب مجاملة مع آخر يشترك بسيارته في سباق وقالت المحكمة أن هذا الراكب انما يعتبر شريكا في الحراسة co - gardien ومن ثم لايستطيع التمسك ضد الناقل بالمادة ١٣٨٤ / مدنى فرنسى (١) .

نقد فكرة الحراسة المشتركة :

٢٣١ — ان هذه النظرية لاتصلح في نظرنا مبررا لما ذهبت اليه النقض الفرنسية فيما يتصل بعدم تطبيق المسئولية عن الاشياء في النقل مجاملة ، لانها ولدت تحمل في طياتها بذور هدمها .

---

(1) Trib. granel. inst. AIX : 27-4-1972 : Gaz. Pal. 1972-2-559

١ — لانه اذا كان من الممكن أن تكون محلا للقبول من جانب من يربطون الحراسة بالاستعمال — وهم قلة — مثل الاستاذ ستارك (١) ، فانها تتعارض مع تعريف الحارس على أنه « الشخص الذى تكون له وقت حدوث الضرر سيطرة فعلية على الشىء ذاته واستعماله » وحاصل هذه السلطة الفعلية—كما ذهبت محكمة النقض الفرنسية فى حكم ٢ديسمبر سنة ١٩٤١ (٢) ثلاث سلطات للحارس على الشىء لاتقوم الحراسةدونها وهى الاستعمال ، والتوجيه ، والرقابة . (٣)

وعلى فرض توافر العنصر الاول فى جانب الراكب مجاملةلاشتراكه فى استعمال السيارة بركوبها ، فلا شك أنه ينقصه منها العنصر الثانى والثالث ومن ثم لايمكن اعتباره شريكا فى الحراسة . الا اذا قلنا بـأنه شريك فيها على أساس توزيع تلك العناصر بينه وبين الناقل ليكمل الاخير نقص العنصرين لدى الاول ، وهو ما لم يقل به أحد علىالاطلاق.

٢ — ثم أننا نستطيع القول ، ونحن نتساءل عن أساس نظريتهم هل هو اشتراك الراكب فى استعمال السيارة بركوبه أم هو فكرة المجانية لاشتراكه فى الاستعمال على سبيل المجاملة ، أن أنصار هذه النظرية ، وقد استندوا بيقين الى الفكرة الاولى دون الثانية ، يتناقضون مع انفسهم ومع أحكام القضاء . لانه لما كان مبنى قولهم بأن الراكب مجاملة قد غدا شريكا فى الحراسة أنه قد اشترك فى الاستعمال ،فلماذا لايقال ذلك بالنسبة للراكب فى النقل المصلحى الذى اعترف له القضاء بحق التمسك بقواعد المسئولية عن الاشياء ولم يعتبره اذا شريكا فى الحراسة ؟ ان سببا آخر هو المجانية — ولا تصلح أساسا لنظرية الاشتراك فى الحراسة بطبيعة الحال — هو سبب حرمان الراكبمجاملة من الاستفادة بقواعد المسئولية عن الاشياء وهذا ما يمكن أن نقوله حتى الان استخلاصا مما سبق .

---

(١) SARCK : "essai d'une théorie générale de la responsabilité civile consideree en sa double fonction de garantie et de peine prive " thése PARIS, 1946. P. 245-246.

(٢) محمد لبيب شنب ، رسالته ، ص ٨٢ رقم ٦٠ وما بعدها — كذلك منصور مصطفى منصور : مذكراته فى مصادر الالتزام ١٩٧٢ ص ١٩١ .

(٣) CASS. ch. Reun. 2-12-1941 : S. 1941-1-1917

٣ ـ كذلك فان القول باشتراك الـراكب مجـاملة فى حراسـة السيارة انما هو أمر يتعارض ـ وقد أصـبحنا بصـدد حارسين لشيء واحد فى نفس الوقت ـ مع مبدأ « تبادلية الحراسة وعدم ازدواجها » la garde est alternative et non cumulative (١) .

٤ ـ ان القول بهذه النظرية يؤدى الى نتـائج خطيرة بالنسـبة للراكب . ففضلا عن انه يؤدى الى حرمانه من التعويض فى حالة ما اذا كان مصابا فى حادث وقع أثناء نقله فانه يؤدى الى نتيجة اكثر خطورة ، يفرض القانون والمنطق عدم قبولها ، الا وهى اذا كان المصاب فى الحادث مارا فى الطريق فانه يستطيع ، مع هذا الاشـتراك ، الرجـوع على الراكب .

٥ ـ ونسجل اخيرا على الاستاذ ديوران تناقضا وقع فيه . لانـه اشترط أمرين لتوافر الحراسة ورتب على عدم توافرهما عدم وجـود صفة الحارس ومن ثم عدم المسئولية والحماية ، بخلاف توافرهما الذى تتوافر معه صفة الحارس ومن ثم المسئولية وعـدم الحمـاية ، فكيف نتصور وضعا ثالثا ينطوى على عدم مسئوليته وعدم حماية من يشغله (الراكب مجاملة) بموجب المـادة ١٣٨٤/١ ؟ . وحتى اذا قلنا بامكان تصوره ـ وهو أمر نشك فيه بيقين ـ فانه يكون قد تناقض مع نفسه لانه بقوله بعدم المسئولية فان ذلك معناه أن الراكب الذى يشغل هذا المركز الثالث لم تتوافر لديه مقتضيات تحمل تلك المسئولية ماثلة فى عدم اعتباره حارسا لعدم توافر ما حدده من عناصر ، الامر الـذى يفرض بالضرورة امكان حمايته لان يصير بذلك من الغير ، لان الغير هو كـل شخص آخر غير الحارس (١) .

CASS. Civ. 21-3-1961 : Bull. Civ. 1961-2-134, n° 185-
28-5-1964 : Bull. Civ. 1966-2-546, n° 780.

(١) انظر تحديد الغير فى الحراسة بالمقابلة مع الحارس :
LEBRUN : thése, op. Cit. 19, P. 53.
قريب منه : منصور مصطفى منصور ، المرجع السابق ، ص ١٩٣

اما وقد ثبت عدم صلاحية النظرية (١) فان الفقه بحث عن افكار اخرى .

المطلب الرابع

قرينة الخطأ على عاتق الراكب مجاملة

٢٣٢ — وفى نطاق الاشتراك فى الاستعمال ، قال الاستاذ ريبير بأن استعمال السيارة من جانب الشخص الراكب فيهـا ثم اصـابته ، يعتبر قرينة على أن الضرر الذى لحقه يرجع الى خطـأ منـه ، وهى قرينة تبطل نظيرتها التى على عاتق حارس الشىء .

وقد اكد ذلك فى تعليقه على حكم محكمة النقض الفرنسية فى ٢٧ مارس ١٩٢٨ (٢) . وركز فى تبريره على فكرة الشىء الخطر كأسـاس لتطبيق المـادة ١٣٨٤/١ .

وقال الاستاذ ريبير : انه من التجاوز القول بأن هناك خطـأ فى جانب المضرور فى هذه الحالة لاشتراكه فى استعمال الشىء . لان قيـام المضرور بتعريض نفسه لمخاطر الشىء لايمكن تكييفه على أنه خطأ لمجرد

---

(١) انظر فى نقد الاشتراك فى الحراسة : RUTSEART : op. Cit. P. 260

BARAUD : thése, op. Cit. 1933, P. 93-94.

DE SCHIZEAUX : thése, op. Cit. 1934, P. 151-152.

RIPERT : "le regime democratique et le droit civile moderene". 1936, P. 354. n° 175.

FLOUR : Rev. crit. 1938, P. 346.

CDRN (G) : thése op. Cit. 1949. P. 132.

ESMEIN : Cours doct. 1949-1950, P. 185.

MAYNIER : "la garde et son deplamement contribution a L'etude de la responsabilite du fait des choses" These PARIS, 1950, P. 100.

PONSARD : note, D. 1950, P. 175, notamment P. 177-178.

MAZEAUD : (H.) Cours. doct. 1952-1953, P. 277.

(٢) RIPERT : note, D. P. 1928-1-145 notamment P. 146- aussi, note, D. 1925-1-7.

أن الشىء خطر . وفضلا عن ذلك ، فاذا كان هناك خطأ من المضرور، فان استبعاد المـادة ١٣٨٤ يمكن تفسيره بأنه تطبيق للقواعد العامة . ولكن اذا لم يكن هناك بالضرورة خطأ من المضرور ، فانه توجـد على الاقل قرينة على أن الحادث يرجع الى استخدام شىء خطر ، وأن هذه القرينة تكفى لابطال تلك التى تقع قانونا على عاتق حارس الشىء . ان القضاء قد قرر افتراض خطأ حارس الشىء الذى يمثل خطورة بالنسبة للغير اذا ما أحدث هذا الشىء ضرراً ، ويتمثل هذا الخطأ فى أنه لم يكن حريصـــا ne pas avoir veille على الا يسـبب الشىء الخطر اى ضرر للغير . ولكن اذا استخدم المضرور الشىء بنفسه . فان الحارس لم يكن يستطيع أن يمنع النشـاط الضار لشىء peuvait plus empacher ، ولا يفترض خطؤه نتيجـة لذلك .

٢٣٣ — نقد :

لقد عيب — بحق — على هذا الرأى أنه لايتفق وحقيقة الاشياء ، ولايوجد اى نص يسمح به خاصة اذا لم يشترك المســافر فى قيـادة السيارة . ثم انه كيف نجيز مثل هذه القرينة فى النقل المجـانى وتختفى فى النقل بعوض (١) ؟

المطلب الخــامس

نظرية تحمــل التبعة

٢٣٤ — لم يتوقف الفقه فى محاولاته المستمرة نحو ايجاد تبـرير لعدم تطبيق قواعد المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة ، ونعرض من تلك المحاولات ما يـدور فى نطاق تحمل التبعــه سواء ما تعلق منهــا بفكــرة مخــاطر الانتفــاع risqu-profit او فكرة المخاطر الناشئة risque-crée

٢٣٥ — ففى نطاق الفكرة الاولى ذهب راى فى مصر الى القول بأن فكرة المنفعة هى التى تفسر لنا سر التفرقة بين المضرور الذى لم يساهم فى استعمال الشىء والمضرور الذى قام بهذه المساهمة فعـلا . اذا أن

(١) LEFEVRE : thése, op. Cit. 1927. P. 87.

الشخص المنقول مجاملة يستفيد من استعمال الشىء ويجنى منفعة من نشاطه هى قيمة ما كان يدفعه أجرا لنقله ، ولذلك لايجوز التمسك بقواعد المسئولية عن الاشياء .

وقيل بهذا التفسير فى فرنسا أيضا فقد ذهب الاستاذ لارتيج الى القول بأن هذا النص (١٣٨٤) يهدف الى القاء الضرر الذى يحدثه الشىء للغير على عاتق من يحصل منه على منفعة فكيف يطالب الغير المنقول مجاملة بتطبيق هذا النص فى حين أن النقل قد تم لمصلحته ؟ انه يتعين عليه ، وقد حصل على فائدة من وسيلة ، أن يتحمل التبعات الشخصية للنقل . (١)

ويقول الاستاذ روبيير أن هناك مبدأ يحكم كل حالات المسئولية — دون خطأ — المنصوص عليها فى المادة ١٣٨٤ مدنى مؤداه أن الشخص يسأل عن الاضرار الناتجة عن فعل الاشياء الخاضعة لسلطته . وأضاف وهو بصدد تحديد أساس المسئولية فى المادة ١٣٨٤ / ١ أن عناصر هذه السلطة فيما يتعلق بالمسئولية عن الاشياء المنصوص عليها فى المادة ١٣٨٤ تتمثل فى فكرتين :

(أ) سلطة التوجيه :

(ب) التى يمارسها الشخص لمنفعته :

أى أن مسئولية الشخص عن الضرر الذى سببه الشىء يرجع الى أن الشخص له سلطة التوجيه يمارسها على الشىء لمنفعته وهنا تكمن تعلة مسئوليته ، ويكون الضرر ملازما للمنفعة ، حيث أن فاعل الضرر يمارس هذه السلطة لفائدته . وعلى ذلك فالمسئولية عن الشىء تتغير بحسب ما اذا كانت هذه السلطة يتم ممارستها لمصلحة أخرى . لانه بمنطق هذا الرأى والمسئولية عن الضرر الناتج عن الشىء ، ترتبط بسلطة يمارسها المسئول عن الشىء ولفائدته ، فاذا كانت هذه السلطة على الشىء يتم ممارستها ليستفيد منها شخص آخر فلا تتحقق مسئولية الاول على هذا الاساس .

(١) أنظر : محمد لبيب شنب ، رسالته ص ١٨١ رقم ١٦٠ .

فاذا كانت تمارس لمصلحة المضرور مثال ذلك مالك السيارة الذى يقبل نقل شخص على سبيل المجاملة ، ثم يصاب على اثر حادث ، فان الناقل لايكون مسئولا فى مواجهة الراكب الا وفق المادة ١٣٨٢ ويتعين على المضرور اثبات خطأ الناقل ، لان المضرور قد استخدم الشيء بنفسه وحصل على نفقة ، ومن ثم فليس له اى صفة فى التمسك بالمادة ١٣٨٤ ضد المالك .

٢٣٦ — وفى نطاق الفكرة الثانية يقول الاستاذ هوان (١) ان المضرور باشتراكة فى استعمال الشيء يكون قد استحدث المخاطر شأنه فى ذلك شأن الحارس ، ويحصل منه ، مثل الحارس ايضا ، على فائدة (منفعة) ومن ثم فان من الامور المعتاده ١٣٨٤ تنبى على اساس فكرة المخاطر المستحدثه risque cree ، الا تنطبق هذه القرينة ويلتزم المضرور باثبات الخطأ فى جانب الحارس وفق القواعد العامة .

٢٣٧ — نقـــد :

وبالاضافة الى ما سبق ان وجهنا من انتقادات لفكرة الاشتراك فى الاستعمال والحراسة المشتركة ، فانه باعتبار الارتباط الوثيق بين هذه الافكار وفكرة المنفعة كصورة لنظرية تحمل التبعه فان هذه الفكرة تنطبق عليها نفس الانتقادات السابقة . ونضيف :

(أ) انها لا تتفق مع ما هو علية من تعريف للحارس ، لانه فى مفهومها هو يحصل على فائدة اقتصادية من الشيء .

(ب) كذلك فانها تتعارض مع آراء ذهب الى التفرقة فى نطاق فكرة تحمل التبعة — باعتبارها اساس المسئولية حارس الشيء — بين تبعة الاستفادة وهى لا تمثل هذا الاساس وتبعة السلطة وهى تمثلة (١) .

---

(١) HOIN : chron, Rev. Crit. 1939, P. 145 169 notamment P. 166 No. I2

وفى هذا المعنى : THENARD : chron. Rev. crit 1939, 171-201 notamment P. 195

TAUZIN : ehése, op. Cit 1929, P. 149

(١) انظر : اسماعيل غانم ، المصادر ، ١٩٦٨ ، رقم ٢٦٣ ص ٤٦٤ .
منصور مصطفى ، مذكرات فى مصادر الالتزام ١٩٧١ — ١٩٧٢ ، ص ١٩٥ .

المطلب السادس

مجانية النقل

٢٣٨ ـ لقد جاء استخدام لفكرة المجانية باعتبارها مبررا لعدم تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة مختلفا تبعا لنظرة كل فريق لهذه الفكرة من زاوية معينة .

٢٣٩ ـ الفريق : (١) قياس النقل مجاملة على عقود الخدمات المجانية :

تتمثل وجهة نظر انصار هذا الفريق فى ان القاعدة بالنسبة لعقود الخدمات المجانية مثل الوديعة والوكالة هى التخفيف من التزام المدين الذى ادى الخدمه بالمجان . . ومن ثم ، فلا غضاضة فى نظر هؤلاء اذا طبقنا هذه القاعدة فى نطاق المسئولية التقصيرية للناقل مجاملة . اذ يتعين على المضرور اثبات خطأ هذا الناقل ، ولا يجوز له التمسك ضده بقواعد المسئوليه عن الاشياء .

٢٤٠ ـ الفريق الثانى (١) : اساس اخلاقى لاستبعاد المسئولية عن الاشياء من النقل مجاملة :

يرى أنصار هذا الفريق انه من الامور غير الاخلاقية والتى تجانب اللياقة ، ليس فقط قيام الراكب مجاملة بمقاضاة الناقل ولكن رجوعه عليه بالمسئولية عن الاشياء . فالعدالة تقتضى ـ على حد قولهم ـ الا تنقلب على صاحبها مادام لم يثبت أنه قد ارتكب خطأ . وواضح ان هذا الراى كان مدفوعا بشعور العدالة .

---

(١) انظر : اسماعيل غانم ، المصادر ، ١٩٦٨ ، ص ٤٦٠ رقم ٣٦١ .

BORE : note, J. C. P. 1968-2-15487

SAVATIER : note, D. 1968, P. 180, notamment P. 182

BAUDANT : cours dr. Civ. franc. 1952, t. Ix. P. 169, No. 1544

MAZEAUD (H.) . cours doct. 1952-1953, P. 277

DUPEXYROUX : thése, op Cit. 1955 P. 80

COLIN et CAPITANT : trait. dr. Civ. 1959, t. 2, P. 693, No. 1217

RODELLAS : thése, op. Cit. 1960, P. 17

GOIRAN : " le contrat de transport et la garde des objets inanimes en cours de transport " thése PARIS 1966, P. 123.

۲٤۱ — نقـــد :

ان اى منهما لم ينج من توجيه سهام النقد اليه .

فبالنســـبة للتعريف الاول ، فانه يمكن القول بأن المشرع ، الفرنسى والمصرى ، قد نص على هذا التخفيف بسبب مجانية الخدمة فى نطاق بعض العقود مثل الوكالة والوديعة المجانية . اما ولا يوجد عقد فى النقل مجاملة فان عدم تطبيق المسئولية عن الاشياء فيه استناد الى قياسه على هـــذه العقـــود من تبرير غير مقبول (۱) .

وفيما يتعلق بالفريق الثانى ، فاننا نتساءل : لمـــاذا لا نعتبر — علـــى العكس — ان الزام الراكب مجاملة باثبات خطأ الناقل ومن ثم حرمانه من ميزة خولها القانون اياه ولكل شخص اصابه ضرر من شىء (مادة ۱۳۸٤/۱ مدنى فرنسى ، ۱۷۸ مدنى مصرى) هو الذى يتنافى مع العدالة ؟

واذا قيل بأن القول بتطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجـــاملة يعتبر تشددا بالنسبة للناقل ، فاننا نرد ذلك « بأن القانون الحديث لم يعد ينظر الى مرتكب الفعل الضار ولكن الى المضرور » (۲) . خاصة وان الناقل غير ملزم بالاستجابة الى طلب الشخص الذى يريد الركوب معه (۳) .

المطلـــب الســـابع

فـــكرة قبـــول المخـــاطـــر

۲٤۳ — تمهيـــد وتقســـيم :

لم يشأ المشرع ان يجعل وقوع المسئولية على عاتق من يجب أن يتحملها قانونا أمرا مطلقا ، بل نجده ومعه القضاء قد وفر له من السبل ما هو كفيل بالتخليص منها فى نطاق اسباب الاعفاء من المسئولية .

---

(۱) انظر فيما سبق انتقادنا لوجود عقد التفضل فى النقل مجاملة : ص

(۲) RIPERT : la régime démocratique P. 331, No. 169

(۳) RENARD : op. Cit. P. 256

وانظر فى رفض اعتبار المجانية سببا لعدم تطبيق المسئولية عن الاشياء فى نـــقل الاشـــخاص :

Cour d'app. DE BORDEAUX : 2-3-1926, Rec. pér. ASS. 1926, P. 323

وجاء فيه ان مجاملة النقل ليس من شأنها ان تؤدى الى اعفاء الناقل من اخطائه ، ولا تفرقة فى ذلك بين الخطأ الثابت والمفترض . ولما كانت المسئولية عن الاشياء تقوم على خطأ مفترض ، فانها تنطبق رغم ان النقل قد تم مجامله .

ونعرف على هذا الصعيد ان من هذه الاسباب ما يترتب اعفاء كليا من عبء المسئولية حيث لا يتمكن المضرور من الحصول على تعويض ، ومنها ما يودى الى الاعفاء الجزئى منه حيث يتمكن المضرور من الحصول على قدر من التعويض يقابل جزءا من الضرر الذى الم به . هذه الاسباب ، منها مـا يتصل — بغض النظر عن اثرها فى مسئولية الفاعل — بشـخص المضرور ومنها ما يعتبر خارجا عنه . ولا يهمنا فى الصدد سوى الاولى والتى اصطلح على تسميتها بفعل كسبب من اسباب الاعفاء من المسئولية كليا او جزئيا حسب الظروف .

واذا كان القضاء ، فى فرنسا بصفة خاصة ، قد ظـل يشوبه نوع من عدم الاستقرار فيما يتصل بتحديد نظام المسئولية الذى يخضـع له الناقل مجاملة والذى مر بتطور انتهى اخيرا لمصلحة المضرور بتطبيق قـواعـد المسئولية عن الاشياء بالنسبة لما يقع من حـوادث فى هذا النقل ، فـان رعاية مصلحة المضرور لم تكن فى الواقع سوى وليدة لهذا التطور الـذى كانت تمثل بدايته انحيازا كاملا من القضاء الفرنسى — وعلى راسة محكمة النقض — الى جانب الناقل وحمايته وغض الطرف عن مصـلحة الراكـب المضرور .

ويتضح ذلك اذا ما ادركنا ان محكمة النقض الفرنسية قد اتجهـت سنة ١٩٢٨ ، بغية حرمانها الراكب مجاملة المضرور فى حـادث من الاستفادة بقواعد المسئولية عن الاشياء ، الى القول بفكرة قبوله للمخاطر كأسـاس لهـذا المنع .

وتكون بذلك قد رتبت على فعل المضرور آثارا جاءت فى غير موضوع لعدم توافر الصفات التى تودى الى ترتيبها علية وعلى الاخص خصـات الخطـأ (١) .

---

(١) انظر فى التفرقة بين فعل fait المضرور وخطأ faute المضرور ويقول :
TAUAYAC : thése, op. Cit. 1944, P. 94. اذا كان فعل المضرور هو السبب الوحيد للحادث فان الناقل مجاملة يعفى من المسئولية ولا مجال لطرح مسألة معرفة ما اذا كان هذا الفعل يكون خطأ ام لا . ان علاقة السببية تقدم لنا التفسير المنطقى لهذا الاعفاء . اننا لا نستطيع القول فى الواقع بأنه لا توجد علاقة سببية بين فعله والضرر . اما اذا كان فعل المضرور . اما قد ساهم مع خطأ الناقل فى احداث الضرر فاننا نتسأل عما اذا كان هذا الفعل يكون خطأ ام لا ؟ ويمكن حل هذه المسـألة بالقول بأنه لا شك فى ان النـاقل مجاملة لا يستطيع الاحتجاج الا بخطأ المضرور وليس بفعله .

ولا يسعنا ، تأكيدا لفهمنا السابق ، سوى القول بأن النقض ترددت باتجاهه السابق فى تناقض بين . لانها اذا كانت قد توصلت فى حكم ٢٧ مارس سنة ١٩٢٨ الى عدم تطبيق قواعد المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة ، فالغريب فى الامر ليس الاستبعاد فى حد ذاته ، وانما ما استندت الية فى القضاء به .

ذلك انها على الرغم من حصرها مسئولية الناقل مجاملة فى نطاق المسئولية التقصيرية على اساس ثبات خطأ فى جانبه وفق احكام المادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى (١٦٣ مدنى مصرى) ومن ثم استبعادها ، بالاضافة للمسئولية عن الاشياء ، للمسئولية العقدية والتالى فكرة العقد فيه ، نراها تستند الى قبول المضرور للمخاطر حيث اتفاقا ضمنيا مؤداه نزول المضرور عن التمسك بالمسئولية عن الأشياء مما يوصم موقفها — بين القول بالاتفاق الاخير وسبق رفضها لفكرة العقد — بالتناقض .

ومن الملاحظات الهامة التى تعد الاشارة اليها هنا من مقتضيات دراستنا فى هذا المطلب ، ان قضاء محكمة النقض الفرنسية الخاص بقبول المخاطر فى النقل مجاملة ينطوى على مغالطة كبيرة لا يمكن اغفالها بادىء — ذى — بدء . لأنه اذا كانت تستهدف من وراء قضائها هذا تخفيف مسئولية الناقل مجاملة الامر الذى لا يتأتى الا فى ظل نظام من المسئولية بعينه وفى داخل نطاقه المحدد قانونا استنادا الى فكرة قبول المخاطر منطوية على صفات الخطأ ، فان هذا القضاء قد أدى فى الواقع على أساس تلك الفكرة الى استبعاد خضوع الناقل المذكور لنظام معين للمسئولية وتأكيد خضوعه لآخر . وليس من شك فى انها نتيجة غريبة لايمكن ان تترتب على الفكرة السابقة حتى لو توافرات فيها — باعتبارها فعل للمضرور — صفات القوة القاهرة . وحتى فى ظل هذه الحالة فان الاعفاء يكون من كل مسئولية ايا كان نوعها الامر الذى جانب التوفيق فيه محكمة النقض بعدم القول به والقضاء على خلافه .

وعلى ذلك فان دراستنا فى هذا المطلب ستكون على ثلاثة فروع :

الفرع الاول : تطور فكرة قبول المخاطر فى النقل مجاملة وتحديد نطاقها

الفرع الاول : تطور فكرة قبول المخاطر فى النقل مجاملة وتحديد نطاقها

الفرع الثانى : تكييف قبول المخاطر وتبرير اثره قانونا .

الفرع الثانى : تكييف قبول المخاطر وتبرير اثره قانونا .

الفرع الثانى : تكييف قبول المخاطر وتبرير أثره قانونا .

الفرع الثالث : تقدير فكرة قبول المخاطر وتحديد تكييفها الصحيح .

الفــرع الأول

تطور فكرة قبول المخاطر فى النقل مجاملة وتحديد نطاقها

٢٤٣ — اولا : تطورها فى النقل مجاملة :

لقد جرى قضاء محكمة النقض الفرنسية منذ سنة ١٩٢٨ حتى سنة ١٩٦٨ على مبدأ كان فحواه انه لا يجوز الاحتجاج بقــواعد المسئولية عــن الاشياء من قبل طلب او قبل الاشتراك مجاملة فى استعمال السيارة وهــو على علم تام بما سوف يتعرض له من مخاطر وانه لن يستطيع الحصول على تعويض الا باثبات خطأ حارس السيارة او تابعه .

ولئن كانت المحكمة قد استندت فى ذلك الى فكرة قبول المخاطر من بين اسباب اخرى وردت فى حكمها الصادر فى التاريخ الاول المذكور ، فانه يجب الا يغيب عن الذاكرة ان هذا الاستبعاد — استبعاد تطبيق المسئولية عن الاشياء من النقل مجاملة — لم يكن الاثر الوحيد المترتب على الفكرة محل الدراسة من جانب القضاء بل ان آثارا اخرى رتبها الاخير عليها .

فقد ذهبت بعض احكام الاستئناف فى فرنسا الى الاستناد الى فكرة قبول المخاطر بغية التوصل الى تخفيف مسئولية النقل وكان سبيلها الى ذلك اما اخذها فى الاعتبار عنــد تقدير التعويض المســتحق للمضرور او عن طريق حصرها لمسئولية الناقل على اساس تلك الفكرة فى نطاق خطــأ ينطوى على جسامة معينة .

ولم يكن الامر مقصورا على ذلك فى نطاق قضاء الاستئناف هناك بل ان المغالاة قد ذهبت ببعض هذه المحاكم الى القول باعفاء الناقل تماما من كل مسئولية ، ومن ثم رفضت حق المضرور فى التعويض .

ووصل التناقض ذروته بين هذه الاحكام الى انكار بعضها كل قيمــة لنظرية قبول المخاطر .

١ — تخفيف مسئولية الناقل مجاملة :

٢٤٤ — **(أ) عن طريق التعويض** : ذهبت بعض احكام القضاء فى فــرنسا باستخدامها نظرية قبول المخاطر مذهبا يخالف ما سلكته الاغلبية فى احكامها حيث لم تستخدم قبول المخاطر فى استبعاد خضوع الناقل مجاملة لمسئولية

معينة وتأكيد خضوعه لأخرى وانما رتبت عليها أثرا مؤداه تخفيف مسئوليته عن طريق تقدير التعويض .

وقالت استئناف باريس (١) فى هذا الصدد ... أن كل شخص يقبل الركوب فى سيارة لا يجهل المخاطر التى تنطوى عليها هذه الوسيلة من وسائل النقل ويجب ان يؤخذ فى الاعتبار قبول المخاطر من جانب المسافر فى حالة اصابة الاخير فى حادث سببته السيارة ذاتها فى تحديد التعويض الذى يلتزم به الحارس » .

اما وقد كان هذا هو اتجاه الحكم السابق ، فان اول ما يلاحظ عليه ان المحكمة قد قصرت اثر قبول المخاطر على تقدير مبلغ التعويض المستحق للمضرور ، وما تجدر الاشارة اليه أن المحكمة قد قررت ذلك فى نطاق ترتيبها مسئولية الناقل مجاملة على اساس قرينة المادة ١/١٣٨٤ التى لم تقض باستبعادها كما سنرى فيما بعد بصدد الحديث عن نطاق قبول المخاطر .

٢٤٥ — (ب) عن طريق حصر مسئولية الناقل مجاملة فى نطاق الخطأ الجسيم :

وفى نطاق التخفيف من عبء المسئولية الذى يقع على عاتق الناقل مجاملة اتجهت بعض المحاكم — حيث الوسيلة الثانية — الى اخذ فكرة قبول المخاطر فى الاعتبار لا عند تقدير التعويض كما سبق ولكن عند تحديدها نطاق مسئولية الناقل من الأصل ، ومن ثم كان حصرها لتلك المسئولية فى نطاق الخطأ الجسيم دون اليسير .

وبناء على ذلك قضى (٢) بأن من يقبل الاستفادة مجانا وعلى سبيل الود والمجاملة من مزايا سيارة فانه يقبل فى نفس الوقت تحمل المخاطر

---

(١) Gour d'app. DE PARIS. 9-5-1925 Rec. Pér. ASS. 1925, P. 237

(٢) Trib. Civ. DE IA SEINE : I9-5-1925 : Rec. Pér. ASS, 1925, P. 439

وفى نفس المعنى : Cour d'app. DE LYON : 19-2-1926 : Rec. Pér. ASS. 1926, P. 54 et la note. M. DUQUAIRE, P. 56-60

Trib. Civ. DE IA SEINE : 30-6-1926 : Rec. Pér. ASS. 1926, P. 324.

الملازمة لهذا الشيء والمتوقعة عادة ، ومنها المخاطر الناتجة عن الحالة المعيبة للسيارة والمعلومة مقدما . وان الشخص الراكب بالمجان لايستطيع الحصول على حقه فى التعويض الا اذا كان الحادث يرجع الى خطأ جسيم دون اليسير الذى يرتكبه السائقون عادة والذى قبل من جانب من حصل على منفعة من السائق على سبيل المجاملة ».

ويتضح كيف ان المحكمة قد استندت الى فكرة قبول المخاطر فى حصر مسئولية الناقل فى نطاق المسئولية الخطئية دون غيرها هذا من جهة ، ومن جهة اخرى لم يقف الامر بها عند هذا الحد بل انها اوجبت على الراكب المضرور لانه قبل المخاطر مقدما ضرورة اثبات خطأ جسيم على عاتق الناقل حتى تتحقق مسئوليته عن الضرر الذى لحق الراكب من جراء وقوع الحادث ، الامر الذى يؤدى بنا الى القول — وهذا هو مقصودها — الى اعفاء الناقل من الخطأ اليسير .

وبالمقارنة بين ما استهدفه هذا الحكم وما سبقه فى نطاق التخفيف ندرك مدى الاختلاف بينهما فيما ذهبا اليه . فعلى حين كان تطبيق قرينة المادة ١٣٨٤/١ مدنى فرنسى مقابلة للمادة ١٧٨ مدنى مصرى أمرا مسلما به فى الحكم الاول الذى قصر اثر قبول المخاطر فى نطاقها على مبلغ التعويض ، نجد الحكم الثانى يسلم باستبعادها على اساس قبول المخاطر بحصره مسئولية الناقل فى نطاق الخطأ الجسيم وهى نتيجة سوى نرى حيدتها عن النصوص فيما بعد .

٢ — قبول الراكب المضرور المخاطر واعفاء الناقل كليا من المسئولية :

٢٤٦ — ظل القضاء فى فرنسا عاكفا على استخدام فكرة قبول المخاطر غير قانع بما سبق ذكره فيما يتصل بمسئولية الناقل مجاملة ، بل انه وصل فى تماديه الى حد اعفاء الناقل من كل المسئولية ورفض دعوى المضرور بالتعويض .

وعلى هذا الاساس قضى من جانب محكمة السين المدنية لاول درجة(١) بأن قبول شخص الركوب فى سيارة وهو على علم يوم وقوع الحادث بأن

---

(١) Trib. Civ. DE LA SEINE.: 13-5-1924 : Rec. Péc. ASS. 1924, P, 282. et la note, M. DUCUAIRE, P. 284 ets.

الناقل قد أخذ سيارته بسرعة حتى يصل فى الموعد المناسب لقطار يستقله الى جهة معينة ، فانه ولم يتردد فى الركوب ، يكون قد قبل المخاطر الناتجة عن سرعة السيارة ، وقررت رفض دعوى المضرور .

واذا كان التناقض هو طابع قضاء الموضوع فى فرنسا بصدد قبول المخاطر وتطبيقها فى النقل مجاملة فاننا لا نعدم ما نقدمه دليلا على ذلك فى نطاق عرضنا هذا لأثر من الآثار التى رتبها القضاء على تطبيق تلك الفكرة فى النقل مجاملة .

فعلى خلاف حكم السين السابق نجد حكما لاستئناف باريس (١) فى قضية مماثلة حيث قضى من جانبها بأن قبول شخص الركوب مجانا فى سيارة وهو يعلم مقدما بما ستكون عليه من سرعة فائقة اثناء سيرها يؤدى الى اعتباره مرتكبا لخطأ يخفض مسئولية الناقل .

٣ — انكار بعض الاحكام كل قيمة فى نظرية قبول المخاطر :

٢٤٧ — لعنا نستطيع القول فضلا عما ذكرناه من تناقض بين احكام القضاء الفرنسى بصدد استخدام فكرة قبول المخاطر فى النقل مجاملة ان هذا التناقض قد بلغ الذروة بانكار بعض الإحكام كل قيمة لقبول المخاطر فى النقل مجاملة .

فقد قضى (٢) بأنه « لايمكن الزعم بأن الراكب مجاملة بقبول الدعوة ..... قد قبل اعفاء الناقل من كل مسئولية حتى لو كان الخطأ يسيرا ، « لأن من شأن الخطأ اليسير أن يؤدى الى وقوع الحادث » « وأن هذه النظرية والتى تتحدد بمقتضاها مسئولية الناقل سواء من حيث سببها أو من حيث آثارها انما تتعارض مع مبدأ : انه لا يمكن الاتفاق مقدما على عدم المسئولية عن الجرائم أو شبه الجرائم » .

وقد اكدت ذلك محكمة استئناف باريس بحكم فى ٢٧ يونيه سنة ١٩٦٧ (٣) بقولها أن اشتراك المضرور فى استعمال السيارة لايمكن أن

(١) Cour. d'app, DE PARIS : 18-7-1925 . Rec. Per. ASS. 1925, P. 241
(٢) Trib. Civ, DE RHONE : 9-12-1926 : D. H. 1927, P. 161
(٣) Cour, d'app. DE PARIS : 27-6-1968 : D. 1968, P. 180. note SAVATIER

يؤدى بذاته الى استبعاد تطبيق المـادة ١/١٣٨٤ بحجة انه على علم بما سوف يتعرض له من مخاطر تعد من الامور المـلازمة للمرور .

٤ ـ فكرة قبول المخاطر وتحديد نظام المسئوليـة الذى يخضع له مجاملة اصـلا :

٢٤٨ ـ وانتقالا من تخفيف مسئوليـة الناقل مجاملة استنادا الى فكرة قبول المخاطر ايا كان سبيل ذلك ، ذهب القضاء فى مرحلة نعتبرها جديدة من حيث الآثار التى ترتبت على الفكرة السابقة ، الى استخدام هذه الفكرة معينا له فى تحديد نظام المسئولية الذى يخضع له النـاقل مجـاملة من الاصل ، حيث اوجب على المضرور ضرورة اثبات خطأ الناقل مجاملة حتى تتحقق مسئوليته ورفض تمسكه ضده بقواعد المسئولية عن الاشياء. ان فكرة قبول المخاطر كانت وسيلة القضاء فى تحديد نطاق تطبيق قواعد المسئولية الاخيرة .

فقد قضى بأن « المسئولية المفترضة المنصوص عليها فى المـادة ١٣٨٤ ليست ولاتعدو كونها سوى مسئولية غير مباشرة تزول أمام المسـئولية المباشرة كتلك التى تقع على عاتق من يركب بارادته ومن اجل متعته فقط فى شىء ينطوى على خطورة وانه بهذا العمل المبنى على الرضا فان الشخص الذى قام به يقبل مخاطر الشىء غير الحى طالمـا لم يثبت خطأ مالك الشىء أو حارسه ... » .

ومن الواضح كيف أن الحكم (١) قد حرم الراكب مجـاملة من الاستفادة بقواعد المسئولية عن الاشياء ملزما اياه باثبات خطأ ناقله .

لتؤكد هذا الاتجاه محكمة النقض الفرنسـية فى حـكم ٢٧ مارس ١٩٢٨ (٢) الذى جاء فى حيثياته انه « ... بالنسـبة لمن يطلب أو يقبـل الاشتراك على سبيل المجاملة فى استعمال السيارة وهو على علم تـام بما سوف يتعرض له من مخاطر فلن يستطيع الحصول على تعويض من حارس السيارة الا اذا اثبت فى جانبه أو جانب تابعه خطأ ينتسب اليهما وفق المـادتين ١٣٨٢ و ١٣٨٣ مدنى » .

---

(١) Trib. Civ. DE COMPIÉGNE : 10-3-1920 : Rec. Pér. ASS. 1920, P. 222

(٢) سبق الاشارة اليه . CASS. Civ. 27-3-1923

الا وقد كان حاصل قضاءها هذا ماثل فى عدم استفادة الــراكب مجاملة من قواعد مسئولية حارس الاشياء اذا ما أصيب فى حادث وقع أثناء نقله ، فاننا نتساءل عن تلك المخاطر محل هذا القبول الذى رتبت عليه المحكمة النتيجة المذكورة ، وعما اذا كانت هذه النتيجة تتــرتب فى كل الحالات التى يتوافر فيها مثل هذا القبول واردا على تلك المخـــاطر أم ان الامر مقصورا على النقل مجاملة ؟

كل ذلك يقتضينا البحث فى سبيل ايضاحه عن تحديد نطاق هـــذه النظرية من حيث ما يمكن أن يعتبر محلا للقبول من المخاطر ومن حيث مجالات تطبيقها .

ثانيا : نطاق نظرية قبول المخاطر :

١ — من حيث المخاطر محل القبول :

٢٤٩ — يتضح لنا مما تقدم أن هناك اختـــلافا هيمن على أحكـــام القضاء فى كيفية استخدام فكرة قبـــول المخـــاطر ، وكان مبعث هـــذا الاختلاف هو تباين الاهداف المراد التوصل اليها من هذا الاســـتخدام . وكان من الطبيعى أن ينعكس ذلك فيما استخدمته هـــذه الاحكـــام من تعبيرات تترجم بها عن مقصودها فى هذا الصدد ، الامر الذى أدى الى اختلاف آخر بينها فى تحديد ما يمكن أن يكون محلا للقبـــول من هـــذه المخاطر .

فنجد بعضها قد ركز على المخاطر من حيث مصدرها ، فى الشىء أو غير ذلك ، بينما نجد بعضها قد ركز على المخاطر من حيث جسامتها، عادية أو غير عادية ، ولاشك فى أن استعراض أحكام القضاء هى خير معول لنا فى تبيان ذلك .

ا — وفيما يتعلق بالمخاطر من حيث مصدرها :

٢٥٠ — نجد من الاحكام ما ذهب الى قصرها على مخاطر الشىء فقط . ففى قضية ، حيث أصيب راكب على سبيل المجاملة فى حـــادث وقع خلال نقله ويرجع الى انفجار اطارات السيـــارة ، قضت محـــكمة نيم المدينة لأول درجة بمسئولية المـــدعى عليـــه على أســـاس المـــادة ١٣٨٤/١ مدنى فرنسى مقابلة ١٧٨ مدنى مصرى .

وقد بادر المدعى عليه الى الطعن فى هذا الحكم الذى صـــدر ضـــده، برفع استئناف كان مبناه ان الراكب بجاملة قد قبل المخـــاطر الناتجـــة عن عيوب السيارة التى يستعملها ، ومن ثم طالب باعفائه من المسئولية الا أن محكمة استئناف نيم (١) قد رفضـــت هـــذا الادعاء « لعـــدم ثبوت قبول الراكب شخصيا للمخاطر الناتجة عن عيوب السيارة ... » .
يرجع الى الشىء نفسه نظرا لانفجار احدى العجـــلات دون ثبـــوت اى

وعلى نفس النظرة كان قضاء استـــئناف بـــاريس (٢) التى قالت بتطبيق المـــادة ١٣٨٤/١ على حـــارس الســـيارة طالمـــا ان الحـــادث خطأ من جانبه ، وكان تبريرها ماثـــلا فى أن الراكب مجاملة المصاب فى الحادث » ، « لا يجهل المخاطر التى تنطوى عليها تلك الوسيلة من وسائل النقل » ، وأن قرينة المسئوليـــة المنصوص عليها فى الفقـــرة الاولى من المـــادة ١٣٨٤ لاتسقط الا باثبات قوة قاهرة او الحادث المفـــاجىء وان انفجار اطارات السيارة لايعتبر كذلك .

وبالاضافة الى ما تقدم ، نجد احكاما اخرى تتحـــدث عـــن قبول المخاطر الاخرى مثل مخاطر الطريق . فقد قضى بعـــدم مسئولية النـــاقل مجاملة الا عن خطئه الجسيم ، لأن من يقبل او يطلب الركوب فى سيارة على سبيل المجاملة يقبل ضمنا المخاطر التى تنطوى عليها هذه الوسيلـــة من وسائل النقل ، كما يقبل أيضا مخاطر الطريق . (٣)

ب ـــ اما عن المخاطر من حيث جسامتها :

٢٥١ ـــ فان ثمة احكامها قد تحدث عما اسمته قبولا لمخـــاطر غير عادية او استثنائية ، للقول بعدم تطبيق قـــواعد مســـئولية حـــارس الاشياء فى النقل مجاملة . (٤)

---

(١) Cour. d'app. DE NIMES : 19-5-1924 : Rec: Pér ASS. 1924; P. 280

فى نفس المعنى : Cour. d'app. DE LYON : 27-3-1924 : Rec. Pér: ASS. 1924, P. 277

(٢) سبق الاشارة اليه Cour. d'app. DE PARIS : 19-5-1925

(٣) Trib. Civ. DE THIERS : 15-1-1925 : Rec. Pér : ASS: 1925; P. 425

(٤) Cour d'app DE MONTPELLIER : 9-1-1931 D. H. 1931. P. 188.

٣ ـ نقل الاشخاص مجال لتطبيق نظرية قبول المخاطر :

قدمنا أن نقل الاشخاص مجاملة كان المجال البارز لتطبيق فكرة قبول المخاطر . فكانت وسيلة النقض الفرنسية فى استبعاد تطبيق قواعد مسئولية حارس الاشياء الجامدة من النقل مجاملة . بيد أن قواعد المسئولية الاخيرة لم يكن المجال الوحيد الذى أعملت فيه النقض الفرنسية فكرة قبول المخاطر فى نطاق النقل مجاملة ، بل تعداه ليشمل فى النطاق الاخير أيضا ، قواعد مسئولية حارس الحيوان التى قالت بعيد تطبيقها فى حالة ما اذا تم النقل مجاملة بواسطة عربة يجرها حيوان . وهو أمر تعرضنا له من قبل .

٢٥٢ ـ وهناك ملاحظة على جانب كبير من الاهمية نود الاشارة اليها هنا وهى : أنه اذا كانت اغلب تطبيقات القضاء الفرنسى لفكرة قبول المخاطر قد جاءت فى نطاق نقل الاشخاص مجاملة ، فاننا قد عثرنا هناك على حكم فريد وقد مد من نطاق تطبيقها ليشمل المسئولية العقدية فى نقل الاشخاص بعوض . ففى حكم لاستئناف مونبلييه قضى بأن الالتزام التعاقدى بضمان السلامة على عاتق الناقل لايعفى المسافر من الحرص على سلامة وامن المسافر قد قبل ضمنا المخاطر المعتادة التى تنطوى عليها وسيلة النقل التى استقلها (١) .

٢٥٣ ـ ونستخلص مما مر عدة تصويرات لقبول المخاطر نوجزها فيما يلى :

١ ـ أن قبول المضرور للمخاطر يؤدى الى تخفيف العبء عن الناقل المسئول سواء عن طريق أخذه فى الاعتبار عند تقدير التعويض أو عن طريق حق مسئولية فى نطاق الخطأ الجسيم .

٢ ـ ودور اخر قررته محكمة النقض الفرنسية لفكرة قبول المخاطر باعتبارها وسيلة لتحديد نطاق تطبيق قواعد المسئولية عن الاشياء الجامدة والمسئولية عن الحيوان .

---

(١) Cour d.app. DE MONTPELLIER : 3-12-1950 D. 1957; som p. 46

وكنا نود أن نقدم ايضاحا أكثر يتناول الوقائع ، الا أن نشر الحكم فى قسم الأحكام المختصرة بمجلة داللوز لم يسمح بذلك .

يتراءى لنا مما تقدم أن نقل الاشخاص بصفة عامة كان مجالا بارزا حدده القضاء الفرنسى لتطبيق فكرة قبول المخاطر . وفوق ذلك ، فان هذه الفكرة قد تركزت على وجه الخصوص — بموجب قضاء النقض الفرنسية — وفى نطاق ما يتم مجاملة من ذلك النقل ، على قواعد المسئولية عن الاشياء بصفة عامة ، لتمنع تطبيقها فيه على اساسها .

واذا كان ذلك هو الوضع فى القضاء الفرنسى ، ياترى ما هو الوضع فى نطاق القضاء المصرى ؟

مجال تطبيق قبول المخاطر فى القضاء المصرى :

٢٥٤ — فعلى صعيد هذا القضاء ، تكلمت أحكام المحاكم المختلطة عن فكرة قبول المخاطر فى النقل المجانى . فقضى بأن من يقبل الركوب فى سيارة يقودها صديقه ، فانه يقبل بذلك بعض المخاطر . (١)

وقضى بأن قبول المخاطر من جانب الراكب بالمجان يتطلب أن تسير السيارة فى ظروف استثنائية circonstances exceptionnelles

والغريب فى الامر ليس استخدام القضاء المصرى للفكرة فى حد ذاته ، بل تقليده القضاء الفرنسى فى ذلك وهو أمر جاء فى غير موضعه .

وتفصيل الامر ، أنه اذا كان القضاء الفرنسى قد استخدم فكرة قبول المخاطر واتخذها تكئة فى عدم تطبيق قواعد المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة ، فان ما يثير الدهشة حقا هو اقتفاء القضاء المصرى للقضاء الفرنسى فى هذا السبيل ، فى الوقت الذى لم يتضمن فيه القانون المدنى المصرى نصا يقرر المسئولية عن الاشياء .

وفى الواقع ، فانه ليس أمامنا ، ومن تقصى القضاء المختلط السابق ، سوى تفسير واحد لاستخدام تلك الاحكام فكرة قبول المخاطر ، ويتمثل فى حصر مسئولية الناقل المجانى فى نطاق الخطأ

---

(١) Cour d'app. Mix 2-6-1931 : B. L. J. 1930-1931-2-327

(٢) مشار اليه من قبل Cour d,app. Mix : 15-6-1932.

الجسيم . وهو أمر اكده الحكم الثانى على وجه الخصوص . ويبدو من حيث الظاهر على الاقل ان الوضع فى القضاء البلجيكى لم يختلف عنـــه فى نظيره المصرى . وسوف نوضح ذلك .

مجال تطبيق المخاطر فى القضاء البلجيكى :

٢٥٥ — ذكرت من قبل أن القضاء البلجيكى يتبع نظاما خاصا فى تطبيق قواعد المسئولية عن الاشياء ، يتمثل فى ضرورة اثبـــات عيب فى الشىء حتى يمكن تطبيقها . ورتبت على ذلك نتيجـــة مؤداها ، أنهـــا تنطبق فى نطاق النقل المجانى هناك فى حدود هذا النظام .

ومع ذلك فقد استخدم القضاء البلجيكى فكرة قبول المخـــاطر فى نطاق النقل المجانى . ومن هنا كان لقاءه مع القضـــاء المصرى المختلط فى استخدام فكرة قبول المخاطر فى النقل المجانى دون أن يكون لـــذلك علاقة بقواعد المسئولية عن الاشياء . مع اختلاف فى السبب بطبيعـــة الحال . ويرجع فى بلجيكا الى النظام الخاص المتبع هنـــاك فى تطبيق قواعد المسئولية تلك ، بينما كان يرجع فى مصر الى عدم وجـــود نص يتضمن قواعد المسئولية المذكورة .

ولمـــا كان الامر كذلك ، فاننا نتساءل عن هدف القضاء البلجيكى من استخدامه فكرة قبول المخاطر فى النقل المجـــانى ؟

فالى جانب استناده اليها فى حصر مسئولية النـــاقل بالمجـــان فى نطاق الخطأ الجسيم كما ذكرت من قبل (١) ، فاننا نستطيع أن نحـــدد اهدافا اخرى بلغها القضاء البلجيكى من وراء استخدامه لفكرة قبـــول المخاطر فى النقل المجـــانى .

فقد اتجهت بعض الاحكام ، على أساس قبول الراكب بالمجـــان للمخاطر ، الى القول باعفاء الناقل من كل مسئولية . وبنـــاء على ذلك تقضى بأن الراكب لا يستطيع الادعاء بخطأ الناقل عندما قبل ركـــوبه معه وقد قبل مخاطر السفر .

---

(١) مشار اليه من قبل Trib. Civ. COURTRAI : 17-6-1927

وجاء فى قضائها أن الراكب قد قبل مخاطر نقله على موتوسيكل يقوده الناقل . وانه كان يعلم أنه يقوده وهو فى حالة سكر ممـا يتوقـع معه ان هناك صعوبات فى القيادة . وعلى ذلك فان الراكب لايستطيع — على حد قول المحكمة — الادعاء بأن خطأ قد ارتكبه الناقل قد تسبب فيما وقع وقبل تحمل مخاطره فى اللحظـة التى اخـذ فيها مكـانه على الموتوسيكل . وقررت عدم مسئولية الناقل بناء على ذلك (١) .

واتجهت بعض الاحكام البلجيكية الى القول بأن قبول المخاطر من جانب الراكب بالمجان يعتبر خطأ ، يؤدى فى حالة اصابته الى قسـمة المسئولية . وقضى بأن الراكب مجاملة ، وقد كان يلازم النـاقل منـذ صباح اليوم الذى ركب معه فيه ، ومشـاركته فى احتسـاء المشروبات الروحية التى أدت الى سكره الشديد ، لايجهل أن ركوبه معه ينطـوى على خطورة قبلها . ورتبت المحكمة على ذلك قسـمة المسـئولية عن الحادث الذى وقع واصيب فيه الراكب ، وقالت بالقاء جزء منهـا على عاتق الراكب وحددته بالخمس . (٢)

وبعد كل ما تقدم عن قبول المخاطر ، فلعله من المناسـب الان أن نحدد مقصودها .

تعريف قبول المخاطر :

٢٥٦ — لعله من المنطقى بعد تحليلنا السابق لفكرة قبول المخـاطر أن نقدم تعريفـا محددا لهـا .

ونقصد بها بصفة عامة ، أن يتواجد المضرور بارادته فى وضـع

---

(1) Trib. Civ. DE BRUXELLES : 23-3-1928 . Rev. gén. ASS. Respons. 1928, No. 351

(٢) Trib. Civ. DE CHARLEIRO : 1-12-1938 : Rev. gén. ASS. Respons. 1839, No. 3028

يدرك مسبقا ما ينطوى عليه من مخاطر يحتمل معها نشوء ضرر قد يصيبه (1) .

وما تجدر ملاحظته هنا ، دفعا لأى التباس أو غموض ، هو أن اقدام الشخص بارادته على ايجاد نفسه فى وضع يحتمل أن ينشأ عنه ضرر ، انما يتضمن ، الى جانب رضائه بهذا الضرر اذا ما وقع بعد أن كان محتملا ، علمه بما كان ينطوى عليه هذا الوضع من خطورة يحتمل معها نشوء الضرر .

وعلى ذلك فاننا نستطيع القول بأن قبول المخاطر Acceptation Desrisques يعد مرحلة تالية للعلم بالمخاطر Connaissence des dangers الذى يعتبر مرحلة أولى وسابقة .

ولنا الآن أن نتساءل عن مبرر قانونى لما أتى به القضاء الذى عرضنا له خلال هذا المطلب من آثار مستندا الى فكرة قبول المخاطر .

وسوف نوضح ذلك فى المطلب التالى .

---

(1) انظر فى تعريف قبول المخاطر :

BICHOT : thése, op. Cit. 1933, P. 95

FONTAINE : " L'acceptation des risques " these PARIS, 1944, P.5

MAZERES : thése, op. Cit. 1960, P. 497

FROSSARD : thése, op. Cit. 1962, P. 138, No. 245

HONORAT : " L'idee d'acceptation des risques devs la responsabilite civile, PARIS, 1969, P. 25, No. 10

ومن الفقه المصرى : سليمان مرقس — رسالته بالفرنسية عن دفع المسئولية ، 1936 ، ص 303 .

الفـــرع الثـــانى

تكييف قبول المخاطر وتبرير أثره قانونا

٢٥٧ — تقسيم :

ان خلافا قد نشب على صـــعيد الفقه الفـــرنسى حـــول ما يمكن اعطاؤه من تكييف لقبول المخاطر وتبرير ما رتبه القضاء عليها من آثار .

أما وقد خلص الينا مما تقدم كيف كان استخدام القضـــاء لفـــكرة قبول المخاطر فى حصر مسئولية الناقل مجاملة فى نطاق الخطأ قبـــل سنة ١٩٦٨ فى فرنسا ، فاننا نتسائل عما اذا كان المضرور قـــد قبـــل هـــذه المخاطرة حقا أم أن الأمر لايتعدى — كما يبين من حكم النقض فى ٢٧مارس سنة ١٩٣٨ — مجرد علمه بها ؟ .

كما يثور التسـاؤل أيضا عن نوعية هـــذه المخاطر محل ذلك القبول وكيف يمكن تبرير آثاره ؟ . وهل نحن بصدد اتفاق بعـــدم المســـئولية أم أن الامر غير ذلك ؟

وسنتولى بيان ذلك فيما يلى اجابة على هذه التساؤلات .

أولا : قبول المخاطر اتفاقا بعدم المسئولية :

٢٥٨ — ذهب البعض فى تأييده لقضاء النقض الفرنسية لسنة ١٩٢٨ الى القول بأنه من المناسب تطبيق المـــادة ١٣٨٢ بين أشخاص تبل أحـــدهم المخاطر وأن هناك فى هذه الحالة اتفاقا ضمنيا بين الناقل والراكب مجاملة مؤداه استبعاد القرينة القانونية بالضمان .

(١) BEAUDONNAT : op. Cit. 1927, P. 74

وقريب منه : PERREAU : chron. Rev. 1914, P. 481; ets. notamment; P. 500.

PIERSON et DE VILLE : trait. respons. Civ: BRUXELLES, 1935 t. 2, P. 662, No. 495

BRABUT : de la notion de faute en droit Prive thése PARIS 1946' P. 191; No. 178

NADEAU : trait dr. Civ. 1949. P: 34· No 54

ولم يكن هذا الرأى وحده رائد هذه النظرة فى القول بوجود اتفـاق ضمنى بعدم المسئولية بين الناقل والراكب مجاملة يتخلى بمقتضـاه الاخير عن حقه فى التمسك ضد الاول بقواعد المسئولية عن الاشـياء ، بل أن فى أقوال الاستاذ أسمان(١) التى سوف نعرضها الآن ما يـدل على أن الفقيه يعد من أقوى أنصار هذا الاتجاه .

وقد أبان الاستاذ أسمان(١) ذلك صراحة فى تعليقه على قضاء النقض الفرنسية السابق بقوله أن استبعاد قرينة الخطأ التى نص عليها القانون ليس إلا الاثر الذى رتبه القضاء على شرط عدم المسئولية ؛ هذه الشروط التى نستطيع القول بكل تأكيد — على حد تعبيره — بتضمن قبول المخاطر اياها . ويضيف الى ذلك قوله : قد يظن أن شروط عدم المسئولية لاأثرلها فى المسئولية التقصيرية ولكن ذلك — فى نظره — تفسير خاطىء لاحكـام النقض الفرنسية بالنسبة لحوادث النقل مجاملة والتى قررت فيها تطبيق قواعد المسئولية الخطئية وانه لا محل لتطبيق قرينة المـادة ١٣٨٤/١ ، وأن هذه الاحكام قد أعطت فى الواقع — على حد قوله — الحل الـذى استخلصه القضاء من شروط عدم المسئولية ، ومن ثم فان هذه الشروط صحيحة فى نطاق المسئولية التقصيرية .

---

(١) انظر للفقيه :

ESMEIN : l'idée d'acceptation des resques en matiére de respons abilite civile · Revint. dr. comp. 1952; p: 683-691; notamment P. 689 .

وانظر فى نفس المعنى للفقيه المذكور :

Crous doct. 1949-1950; p. 79

Notes : J. C. P. 1955-2-8541-J:C:P: 1956-2-9282 J: C: P· 957-2-9953 - J. C. P. 1962-2-12728

وانظر فى اعتبار قبول المخاطر شرط اعفاء :

DEMOGUE : Rev. tr. Civ.: 1929. p: 113; No 7

كذلك : PIRSON : dr. BELGE de respons. Civ. 1964 P. 25 No 328 p. 26 No 339 p. 52 No 1101 et 1102-P. 57; No 1274.

٢٥٩ — ويبدو أن هذا الرأى لم يعدم من يؤيده فى نطـاق القضاء وعلى الاخص محكمة ديجون (١) التى أخذت بتلك النظرة حيث قضى من جانبها « ... انه على فرض عدم وجود روابط عقدية تؤدى الى عـدم تطبيق المـادة ١/١٣٨٤ فانه يتعين استبعاد هذا النص بسبب الاعفاءمن قرينة الخطأ التى يتضمنها ، وهو اعفاء تفرضـه العـدالة وقـد أراده الطرفين .... وعلى اعتبار أنه يجوز الاعفـاء الاتفـاقى من نتـائج المسئولية الناتجة عن فعل الاشخاص أو فعل الاشياء التى نسأل عنهـا قانونا ، فلا اعتراض على صحة مثل هذا الاتفاق الذى يهدف الى درء قرينة المسئولية المنصوص عليها فى المـادة ١٣٨٤ » .

وعلى نفس النظرة قيل ايضا أن الناقل قد اشترط على الغير عـدم الرجوع عليه بسبب المخـاطر المعتادة التى تنطوى عليها السـيارة أو استعمالها (٢) . وأن هناك اتفاقا يتعلق بالاخطاء والافعال التى تواجـه الراكب عادة (٣) .

٢٦٠ — وقضى فى مصر بنفس المعنى . فقالت محكمة الاسـتئناف المختلطة بأن قبول المخاطر يفترض اتفاقا ضمنيا ، على الاقـل ، وبين اشخاص يركبون سيارة تسير فى ظروف استثنائية مثلت لها المحـكمة بسباق السيارات (٤) .

ولكن هناك من الفقه الفرنسى من ذهب الى القول فى نطاق الشروط المعدلة للمسئولية بأن قبول المخاطر يعتبر شرطا محددا لمسئولية الناقل مجاملة .

٢٦١ — فقد ذهب البعض (٥) . فى دفاعه عن فكرة قبول المخاطر واثرها فى النقل مجاملة مائل فى استبعاد المادة ١/١٣٨٤ استنادا اليها ،

---

(١) Cour d'app. DE DIJON : 14-6-1927. D. H. 1927, P. 440

(٢) Cour d'app. DE DIJON 10-4-1929 : Gaz. Pal. 1929-2-592

(٣) Cour d'app. DE DIJON : 30-4-1929 : Gaz. Pal. 1929-2-594

(٤) Cour : d'pp. Mix. 15-6-1932 مشار اليه من قبل

(٥) CANGUILHEM : « La notion d'acception des risques sportifs et le droit de la responsabilite civile» thése PARIS, 1961, P. 126

الى القول بأن تحليل هذه النظرية على أنها شرط محدد للمسئولية clause limitative انما هو أمر لايتعارض مع النية الحقيقية vealité للطرفين . لأن الناقل ، وهو يتصرف على سبيل المجاملة ولم يحصل على اى منفعة من النقل ، لايقصد أن يتحمل مخاطر النقل . وفى حالة وقوع حادث ، فانه لايريد أن يتحمل الا مسئولية مخففة . أما بالنسبة للمضرور فانه قد قبل مقدما المخاطر التى رفض الناقل أن يأخذها على عاتقه ، لأن له مصلحة فى الركوب مجانا دون أجر وليس لانه يعلم بأنه سوف يتعرض لمخاطر جسيمة . أن نزوله لايتجرد من السبب القانونى ، ويتأسس فى نظر هذا الرأى على مجانية الخدمة المؤداة التى تعتبر مقابلا له .

وغير خاف أن الاتجاهين السابقين ، يصدران — باعتبار مضمونهما عن ارهاص لدى أنصارهما بأن هناك تراض بين الطرفين فى النقل مجاملة ومؤداه تنازل المضرور عن التمسك بقواعد المسئولية عن الاشياء ، وتنازله أيضا — بعد حصر مسئولية الناقل فى نطاق الخطأ التقصيرى عن الاحتجاج ضده بالخطأ اليسير .

ولما كان الامر كذلك فاننا نرى — لزاما علينا — أن نشير هنا الى اتجاه آخر فى تبرير آثار قبول المخاطر فى النقل مجاملة يرتبط بالاتجاهين السابقين فى نطاق فكرة تحمل التبعة .

على اعتبار أن هذا الاتجاه الثالث الاخير ينبنى على انقاض الإتجاهين السابقين لانه لايرى ضرورة للقول بوجود اتفاق يتخلى المضرور بمقتضاه عن التمسك بالمسئولية عن الاشياء ، فاننا نعتقد فى مناسبة تأجيل عرضه حتى نفرغ من تقدير الاتجاهين السابقين .

تقدير شروط عدم المسئولية أو تحديدها :

٢٦٢ — كان من الامور الطبيعية أن يلقى هذا الاتجاه القائل بتبرير آثار قبول الراكب مجاملة للمخاطر على أنه اتفاق يتعلق بالمسئولية معارضة عنيفة من جانب الفقه بصفة خاصة وقضاء محكمة النقض نفسها.

وبناء على ذلك فقد كان وصف البعض (١) لهذا الاتفاق بأنه نوع من الوهم والخيال ينبنى على التخمين .

(١) D U RANO : thése, op. Cit, 1931, p. 90 No. 30

ان هذا الاتجاه بربطه بين قبول المخاطر ، باعتبارها اتفاقا للاعفاء وبين المجانية فانه يتعارض مع الحقيقة لان مقتضى ذلك أن يكون هناك اجر قد تنازل عنه الناقل كمقابل لذلك فى حين أن النقل قد تم مجاملة من الاصل مجردا من اى نية للحصول عليه ، فكيف يقال انه قد تخلى عن الاجر بهدف التخلص من مسئولية محتملة ؟ (١) .

ونظرا لعدم وجود عقد فى النقل مجاملة « فان المسئولية التقصيرية التى تقع على عاتق الناقل مجاملة هى من النظام العام وتقع باطلة شروط الاعفاء من المسئولية وآثارها » . (٢)

وقد أوضح الاستاذ ستارك (٣) هذا المعنى بقوله « أن المسئولية التقصيرية تعتبر من النظام العام ومن ثم لايمكن أن تكون محلا للاتفاق على انعدامها واذا كان الاتفاق يمنع المسئولية فكيف نفسر امكان قيام المضرور بالرغم من ذلك بالمطالبة بتعويض اذا ما اثبت خطأ الناقل » .

---

(١) فى هذا المعنى : DURAND : op cit. P. R, No. 30
VOISINET : thése, op. Cit, I9 P. 115

(٢) LE CLEC H : chron. L. nouv. 1927-1-22 ;

وانظر من الفقه المصرى : حلمى بهجت بدوى ، مقال عن النقل بغير عوض ، مجلة القانون والاقتصاد ، السنة الثانية ، ص ١٣٧ . بصفة خاصة ص ١٤٤ حيث يقول : من غير المعقول أن يكون الراكب قد قصد بمجرد ركوبه أن يعقد اتفاقا مع الناقل على اعفائه من المسئولية .

(٣) STACK : dr. civ. 1972. t. 2, P. 99, No 221.
فى هذا المعنى MAZERES. : cours doct. 1952-1953. P .272.
VIÊ : thése, op. cit. 1929, P. 219

وفى رفض تكييف قبول المخاطر على أنه اتفاق بالاعفاء أنظر :
اللبان فى ص ٢١٩ . ويقول شابوس أن اتفاق مثل هذا لايحتج به على اقارب المضرور ومع ذلك الزمتهم المحاكم باثبات الخطأ . لماذا يقال به فى النقل مجاملة دون المصلحى ص ٢٩٨، رقم ٢٨٦ .

وبالاضافة الى ذلك فانه لايمكن القول بهذا الاتفاق اذا كان المضرور قاصرا . (١)

وفى هذا المعنى تقول محكمة استئناف رين (٢) « ان القضاء قد رفض رجوع الشخص الراكب مجانا ضد الناقل لانه قبل المخاطر بارادته ولكن امتياز مثل هذا لايمكن تخويله لسائق السيارة الذى أخذ معه وبناء على مبادرة منه طفلا عمره ثمانى سنوات .... وأن طفلا فى هذا العمر ليست له أهلية مدنية ولايمكن أن يقبل المخاطر وتقوم مسئولية الناقل .... » .

كذلك فان اتفاق مثل هذا يمس جسم الانسان يعتبر منافيا للاخلاق وانه لايمكن ابرام اتفاق بعدم المسئولية يتعلق بالاضرار التى تصيب جسم الانسان الذى يخرج عن نطاق التجارة القانونية ومن ثم يقع باطلا بطلانا مطلقا الاتفاق المتعلق بسلامة جسم الانسان لمخالفته النظام العام .

كذلك ان القول بوجود اتفاق بعدم المسئولية فى النقل مجاملة يضفى على هذا النقل صفة عقدية سبق أن أنكرناها (٣). هذا فضلا عن أن هناك فارقا بين قبول المخاطر واتفاق عدم المسئولية يتمثل فى أن قبول المخاطر يتسم بسمة أساسية هى انه ضمنى ولكن شرط عدم المسئولية يجب أن يكون دائما صريحا بصورة لا تدع مجالا للغموض . (٤)

---

(١) انظر : GARDENAT : chron. sem. Jur. 1932-1-158 .
JOSSERAND : cours dr. Civ. 1933, t. 2, P. 302, No. 551
HULOT : thése op. Cit. 1934, P. 125
CORNU (M.) : thése. op. Cit. 1929, P. 105-BOULANGER et RIPERT : trait. dr. Civ. 1957, t. 2, P. 410 no 1071

(٢) Cour d'app. DE RENNES: 13-7-1929. Rev. gén. ASS. terr. 1930, P. 145. note M. PICARD.

(٣) RUTSERT . op. Cit. 1930, 263

(٤) فى هذا المعنى TALLON. note sous, cass Civ. 11-12-1952. S. 1953-1-137

انظر فى اختلاف قبول المخاطر من اتفاق عدم المسئولية ..
BICHOT: thése op. Cit. 1933, P. 95
FRSSARD : thése, op. Cit. 1962, P. 139-140
SAVATIER : note, D. 1956-1-445

وقد حسمت الامر محكمة النقض الفرنسية (١) بقولها « ان قبـول المخاطر من جانب مضرور اصيب فى حادث خلال نقله على سبيل المجـاملة يكون خطأ ولا يمكن أن يماثل اتفاق عدم المسئولية الذى لايمكن قبوله نظرا للصـفة التقصيرية للفعـل الضـار الذى ارتكبه النـاقل على سـبيل المجاملة .

وقد تساءل البعض (٢) عما اذا كانت محكمة النقض بهذه الصيغة قد اجازت تشبيه قبول المخاطر باتفاق الاعفاء اذا كان لايكون خطـأ ، ولكننا نرد ذلك بأن محكمة النقض (٣) قد قررت بطـلان تلك الشروط فى نطاق المسئولية التقصيرية .

ثانيا : قبول المخاطر وفكرة تحمل التبعة :

٢٦٣ ــ رأينا كيف أن جانبا من الفقه قد ذهب ــ فى تبرير عدم تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة بحجة قبول المخاطر ــ الى القـول بوجود اتفاق بعدم المسئولية يرتب هذا الاثر .

وفى نطاق نظرية تحمل التبعة قيل (٤) بأن من يستفيد من اداة النقل يجب أن يتحمل المخاطر الشخصية للنقل ، وأن من يقبل ميزات نقله على سبيل المجاملة فانه يقبل المخاطر بالضرورة فهما (الاستفادة بالميزات ــ قبول المخاطر) امران لاينفصلان. واتفاق صريح فى هذا الصدد لا فائـدة له ، ويتعين على الراكب مجاملة اثبات خطأ الناقل .

٢٦٤ ــ نقـد :

فضلا عما وجهناه من نقد لتلك الفكرة فيما سبق كأساس مسـتقل عن قبول المخاطر قال به البعض لتبرير قضاء النقض الفرنسية سنة١٩٢٨ فاننا نضيف هنا أن الاستناد على هذه الفكرة كأساس لقبول المخاطر انما هو أمر يتسم بالمغالطة الى حد كبير . لان هناك فارقا واضحا بين قبول

---

(١) CASS. Civ. 11-12-1952. J. C. P, 1953-2-9745

(٢) SIDI (G.) : thése. op. Cit. 1966 P 84

(٣) CASS. Civ. 3 et 4 Janv. 1933, D. H. 1933. P. 113-16
fev. 15 et 20 Mars. 1956. D 1956-1-445

(٤) LAFTIGUE : thése. op. Cit. 1931. P. 118

المخاطر ونظرية تحمل التبعة ، ومن ثم فلا يصح الاستناد الى الاخيرة في تبرير الاولى . ونبرز هذا الفارق من ناحيتين :

(أ) ان فكرة تحمل التبعة ، وهي تقوم — في صورة من اثنتين لها — على تحمل من يمارس نشاط يتسم بخطورة الاضرار الناتجة عن ذلك ، فانها تنشيء التزاما بتعويض الاضرار على عاتق من يستخدم شيئا ينطوى على خطورة بالنسبة للغير . في حين أن قبول المخاطر لاينشيء أى التزام ، لا على عاتق المسئول ولا المضرور ، ولكنه يؤدى فقط الى تحمل الاخير للضرر الذى لحقه أثناء نقله واعفاء المسئول منه في نطاق المسئولية عن الاشياء ، وعليه يجب اثبات خطئه . ان تحمل التبعة له دور اى ايجابى ، بعكس قبول المخاطر الذى لايعدو دوره سوى دور سلبى بحت (١) .

(ب) ان تحمل التبعة يرتبط بشيء يسأل عنه حارسه . اما قبول المخاطر فانه يرتبط بقبول المضرور .

ثالثا : قبول المخاطر يعتبر خطأ من الراكب مجاملة :

٢٦٥ — ذهب رأى في الفقه الفرنسى الى القول بتكييف لقبول المخاطر هو محل نظر لا لانه غير صحيح ، ولكن لانه اعترف له بصحة مطلقة سوف نقصرها فيما بعد على نطاق معين ووفق شروط معينة .

فقيل بأن (٢) « قبول المخاطر ليس عقد في الحقيقة ولكن يجب أن يعتبر في الحقيقة بمثابة خطأ من المسافر مجاملة » .

وكما ذكرت في تقديم عرضه ، فان هذا الرأى لا يمكن قبوله بما هو عليه من عموم في تكييفه المذكور لقبول المخاطر ، وانما نورد عليه قيدا .

فاذا كان تكييف قبول المخاطر بانه خطأ من الراكب مجاملة هو النطاق الصحيح لهذه النظرية ، فان ذلك لا يكون — كما سنرى — الا بشروط معينة سوف نذكرها ، الا وهى أن تكون المخاطر محل هذا القول

---

(١) PRSSARD : thése. op. Cit. 1962, p. 138, No. 247.

(٢) CHATILON : « les transports gratuit des Personnes en out omobile ». thése, LYON, 1929, P. 106

مخاطر استثنائية ، وان تتوافر علاقة السببية بين قبول المخاطر هذه باعتباره خطأ والضرر الذى لحق المسافر .

ان مؤدى هذا الرأى هو اعتبار مجرد ركوب الشخص مجاملة فى سيارة خطأ فى حد ذاته وهو أمر لا يقنع أحدا .

وسوف نعرض لذلك فى نطاق تقدير نظرية قبول المخاطر بصفة عامة فيما يلى .

الفرع الثالث

تقدير فكرة قبول المخاطر وتحديد تكييفها الصحيح

٢٦٦ ـ تقسيم :

رأينا كيف أن قبول المخاطر قد استخدم أساسا لحرمان الراكب مجاملة من الاستفادة بقواعد المسئولية عن الأشياء ، وكيف أن عدة آراء بصدد تكييف هذ القبول كانت محلا لانتقادنا ، حتى كان الرأى القائل باعتبارها خطأ من الراكب مجاملة .

ويلاحظ أنه فى نطاق التكييف الأخير ، سوف يكون تحديدنا لمجالها الصحيح ، مع أخذ القيود التى ذكرناها آنفا فى الاعتبار ، الأمر الذى يدفعنا اولا الى تقدير هذه النظرية خارج نطاق تلك القيود .

وعليه سوف نستعرض أولا : تقدير هذه النظرية بصفة عامة .

ثانيا : تحديد تكييفها الصحيح وشروط ذلك .

٢٦٧ ـ اولا : تقدير نظرية قبول المخاطر :

١ ـ نستطيع القول بداية ، أن التوفيق قد جانب محكمة النقض الفرنسية فى أن تتكىء على هذه النظرية لتبرير قضائها بصدد المسئولية الخطئية للناقل مجاملة . ان هذه النظرية لا تعدو كونها نوع من التخمين (١) حيث لا أساس لها من نصوص القانون ان لم تتعارض معها .

---

(١) JOSSERAND : chron D. H. 1926, P. 21. notamment P. 24
BESSON : « la notion de garde de la responsabilité du fait des choses» thése DIJON, 1927. P. 160
MAZERES : thése, op, Cit, 1960, P, 495

٢ — ولئن قيل بأنها قد استندت فيما قضت به الى ما سمى قبـول المخاطر ، فانها تكون قد خلطت بين هذه الفكرة الأخيرة وبين العلم بالمخاطر الذى يعتبر صراحة أساسا لحكمها ، والدليل الساطع على ذلك ما جـاء بحكمها فى ٢٧ مارس سنة ١٩٢٨ بخصوص ذلك « ... أما بالنسـبة لمن قبلوا أو طلبوا الاشتراك على سبيل المجاملة فى استعمال السـيارة وهم على علم تام بالمخاطر التى يعرضون لها انفسهم .... » .

والراى عندنا ، انه لايوجد قبول للمخاطر يظن انه يمثل اسـاسـا لما قضت به ، وانما الامر لا يعدو كونه احتجاجـا بعلم للمخاطـر دون قبولها ، وشتان بينهما . فالعلم بالمخاطر عبـارة عن (١) «حـالة عقلية تقوم فى ذهن المنقول » يدرك معها ما ينطوى عليه موقف ما من خطـورة من المحتمل ان يترتب عليها الضرر ، ويختلف فى ذلك عن قبول المخاطـر التى ينطوى عليها ذلك الموقف والذى لا يتم الا اذا أوجد الشخص نفسه فعلا ، وبارادته فى هذا الموقف الذى يدرك خطورته . ان العلم بالمخاطر مرحلة متقدمة وسابقة على قبولها .

ويثور التساؤل عن معيار التفرقة بينها ؟

وفى تقديرنا ، فان تحديد المجال الصحيح لقبول المخاطر يعد امرا ضروريا توصلا الى معرفة هذا المعيار ، الذى يرتبط فى تحديده — فى نظرنا — بالمجال المذكور ارتباطا لا ينفصم .

وتفصيل الأمر ، وكما سنوضح فيما بعد ، أن قبول المخاطر لا أثـر له على مسئولية الناقل الا اذا كان خطأ فى جانب المضرور ، ولن يكـون كذلك الا اذا ورد على مخاطر استثنائية غير متوقعة .

ونستخلص منه أنه فى غير هذا النطاق ، حيث المخاطر عادية ومتوقعة ولامجال بالتأكيد لقبول المخاطر ، فاننا نكون بيقين بصدد علم بالمخاطر .

وعليه ، فان معيار التفرقة بين العلم بالمخاطر وقبولها ، ينحصر فى

---

(١) انظر : محمد لبيب شنب ، رسالته ص ١٧٦ ، رقم ١٥٤

مــدى توقع الخطر عادة (١) . اى تفــرقة بين ما اذا كان من غير المكن توقعه عادة ومن ثم يعتبر استثنائيا وما اذا كان من الممكن اعتباره كذلك بأن كان متوقع عادة ومن ثم عادى . وينحصر مجال العلم فى الثانية على خلاف قبول المخاطر الذى يجد مجاله الصــحيح فى الاولى لينحصر فيها .

والخلاصة ان العلم بالمخاطر ، وينحصر فى نطاق المعتاد منها ، لايؤخذ فى الاعتبار لأنه ملازم للنشاط الانسانى دائما ، ومن ثم فلا اثر له على مسئولية الناقل (٢) .

ويختلف فى ذلك عن قبول المخاطر غير العادية ، الذى لا يمكن انكار تأثيره على المسئولية لأنه يكون ، لكونه واردا على مخاطر مثل تلك ، خطأ من جانب المضرور ، هذا التأثير الذى يتراوح — حسب الأحوال — بين الاعفاء الكلى والجزئى من المسئولية (٣) .

وبناء على ذلك قضى بأنه لا محل لقبول المخاطر فى حالة ركوب شخص على دراجة بخارية مخصصة لشخصين ، او فى حالة ركوبه على الكرسى الخلفى برضاء قائدها . (٤)

---

(١) SCHMIDT : chron. J. C L. respons. Civ. 1973, Part. 3, P. 7, No 41

PRADEL : note D. 1962, J. P. 679, notamment P. 680

وانظر : سليمان مرقس ، رسالته بالفرنسية فى دفع المسئولية سنة ١٩٣٦ :

on ne peut parler de véritab'e acceptation que lorsqu, il s'agit d'un risque plus grave ou plus probable que d'ordinaire. P. 303

(٢) HALLER : " ESS ai sur L'influence du fait et de la faute de la victime sur son droit â reparation " thése PARIS, 1926, P. 53

IARDENOIS : « DE L'application de l'article 1384 S 1. responsabilité du fait des choses en matiére contractuelle» thése, NANCY, 1935,P. 1،9

فى نفس المعنى : انور سلطان ، الموجز فى المصادر ، ١٩٧٠ ، رقم ٤٢٢ ، ص ٣٦١

(٣) انظر انور سلطان ، المرجع السابق .

(٤) CASS. Civ. 24-1-1962 : Bull. Civ. 1962-2-71. No. 102

وقضى (١) على العكس بوجود قبول للمخاطر فى حالة الاشتراك فى سباق سيارات ، أو فى حاله الركوب فى سيارة زيادة عن عددها المقرر (٢)

٣ — وعلاوة على ما تقدم ، فاننا نضيف فى نقد نظرية قبول المخاطر كما وردت فى حكم النقض الفرنسية سنة ١٩٢٨ ، مدى ما يفتقر اليه استخدامها بموجب الحكم ، من اتزان منطقى .

ذلك أن القضاء فى فرنسا ومصر قد دأب على القاء التزام بضمان السلامة على عاتق الناقل بعوض ، ولم يعفيه من المسئولية الناشئة عن الاخلال به مع أن هذا النقل يتضمن عين المخاطر التى ينطوى عليها النقل المجانى بصورتيه (٣). كذلك ، نجد القضاء الفرنسى قد اجاز للراكب فى النقل المصلحى أن يتمسك بقواعد المسئولية عن الأشياء ضد ناقله ؛ بخلاف نظيره فى النقل مجاملة ، الذى لايختلف عن النقل المصلحى من حيث المخاطر الكامنة فيه . (٤)

قد يقال أن محكمة النقض قد استبعدت بحكم ٢٧ مارس سنة ١٩٢٨، تطبيق المسئولية عن الأشياء من النقل بعوض ولم تشأ ذلك فى النقل المصلحى ، نظرا لوجود العقد فى الأول وتوافر المقابل فى الثانى .

الا أن ذلك مردود من جانبنا بأن نتيجة غير مقبولة تترتب عليه ؛ لأنه لما كان الأمر كذلك فانه لا يمكن القول بأن السبب فى استبعاد المسئولية عن الأشياء من النقل مجاملة — وقد رفضنا فكرة العقد فيه — يكمن فى توافر مثل هذا العقد ، كذلك لا يمكن القول بأنه يتمثل فى قبول المخاطر لعدم ترتيب القضاء لأثرها فى النقل بعوض والنقل المصلحى رغم امكان القول بتوافرها فيهما

---

(١) PARIS : 17-3-1938 : Gaz. Pal. 1938-1-899

(٢) CASS. Civ. 3-1-1933 : Gaz. Pal. 1933-1-587

(٣) فى هذا المعنى :
MARTY : et RATNAUD : dr. Civ. 1962 t. 2. P. 345
قريب منه : BEUDANT : cours dr. Civ. 1952, t, IX bix, P, 169, No. 1544

(٤) فى هذا المعنى :
CHAPUS : thésc, op, Cit, 1952, P, 298 No. 286

وتأسيسا على ذلك ، فان السبب الحقيقى لاستبعاد قواعد المسئولية تلك من النقل مجاملة انما يكمن فى فكرة المجانية .

وعليه ، فانه يترتب على ذلك — وهذه هى النتيجـة التى لايمكن قبولها — القول بأن صفة المجاملة فى النقل تفترض قبول المخاطر .

٤ — ليس هذا فقط بل ان مأخذا جوهريا تأخذه على محكمة النقض الفرنسية باستنادها الى قبول الراكب مجاملة للمخاطر وحظـرها عليه ، نظرا لذلك .

الاستفادة بقواعـد المسئولية عن الأشـياء ، لأن قضـاء النقض الفرنسية ، ومعه القضاء المصرى ، قد أجاز للمار فى الطريق الذى أصيب فى حادث وقع له من سيارة ، الاحتجاج ضد حارسها بقواعد المسئولية عن الاشياء المنصوص عليها فى المادتين ١/١٣٨٤ مدنى فـرنسى ، ١٧٨ مدنى مصرى ، مع أن هذا المـار قد قبل مخاطر الطريق أيضا .(١)

٥ — ومن المآخذ الجوهرية أيضا على الاستناد لقول المخاطـر فى حرمان الراكب مجاملة من التمسك ضد ناقله الحارس بقواعد المسئولية عن الأشياء ، أن مؤدى ذلك اقامة تفرقة بين طائفة الغير فى نطاق نقـل الأشخاص .

فعلى حين نجد النقض الفرنسية قد فرقت بين الغير فى النقل مجاملة ونظيره فى النقل المصلحى الذى أجازت له ما حظرته على الأول ، نجدها من ناحيةأخرى — وهذا هو حاصل قضاؤها فى نقل الاشخاص ، تسوى

---

(١) انظر فى هذا المعنى :

MONNIER : thése, op. Cit. 1926, P. 226

فبعد أن قال أن قبول الراكب مجاملة للمخاطر يقتصر فقط على بعضـها ذكـر أن السيارة من وسائل النقل المعتادة وأن الراكب لم يقبل هذه المخاطر العادية التى تنطـوى عليها شنه فى ذلك شأن المـار فى الطريق .

وأضاف فى موضع آخر انتقادا لقبول الراكب مجاملة للمخاطر : لمـا لا يحتج بذلك أيضا على المـار الذى صدمته السيارة فى الطريق العام ؟ P. 227

وفى هذا المعنى أيضا : BEUDANT : op, Cit.

بين الراكب فى النقل بعوض وهو ليس من الغير بالنسبة للناقل الذى يربطه به عقد نقل وبين الراكب فى النقل المصلحى الذى لا يحوم الشك فى اعتباره من الغير بالنسبة للناقل الحارس .

٦ ــ ونضيف أيضا ، وفى نقد هذه النظرية بأن قبول المخاطر يتعارض ، باعتباره تصرفا من الراكب فى جسمه ، مع خروج جسم الانسان عن نطاق التجارة .

كذلك فانه يشترط لصحة هذا القول أن تتوافر الاهلية لدى المضرور ، ومن ثم فان القول به لا ينطلى اذا كان المضرور قاصرا .

وبناء على ما تقدم ، كان موقف القضاء الذى رفض هذه الفكرة . ومن الأحكام فى هذا الصدد ، ما قضى (١) به من أنه لا يمكن الاستناد الى واقعة أن المضرور فى الحادث كان راكبا على سبيل المجاملة فى السيارة التى احدثت الضرر ، للقول بأنه قد قبل تلقائيا المخاطر ، وأنه يفترض تنازله ، نتيجة لذلك عن التمسك ضد حارس السيارة بالمادة ١٣٨٤ .

وبعد كل ما تقدم ذكره ، يتراءى بوضوح عدم فاعلية القول بقبول المخاطر فى ترتيب ما أرادته النقض الفرنسية من آثار سنة ١٩٢٨ بشأن حرمان الراكب مجاملة من الاحتجاج ضد حارس السيارة بقواعد المسئولية عن الاشياء .

وقد أوضحت ذلك المحكمة المذكورة فى حكم هام بتاريخ ١١ ديسمبر سنة ١٩٥٢ (٢) حيث ذكرت أن قبول المخاطر لايؤثر فى المسئولية الا اذا كان يكون خطأ من المضرور ، الذى رتبت المحكمة عليه فى القضية تسمة المسئولية .

وفى هذا النطاق تدور دراستنا فيما يلى .

---

(١) Trib. gran. inst : PARIS : 26-2-1968, J. C. P. 1969 4-36.

(٢) مشار اليه من قبل ص

ثانيا : التكييف الصحيح لقبول المخاطر

١ ـ التكييف الصحيح لقبول المخاطر :

٢٦٨ ـ لقد ثار من الخلاف كثيره حول نظرية قبول المخاطر وأثرها فى المسئولية المدنية ، ورأينا كيف أن القضاء الفرنسى قد ظل ردحا من الزمن يرتب عليها آثارا مختلفة ، كان آخرها ماثل فى حظره على الراكب مجاملة الاحتجاج ضد ناقله بقواعد المسئولية عن الاشياء .

ونستطيع ان نلحظ من ثنايا ما عرضناه من قضاء ، أن انتاج فكرة قبول المخاطر لآثارها ، كان مرهونا بخضوع الفعل الذى سبب الضرر للمادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى مقابلة للمادة ١٧٨ مدنى مصرى . وعليه فانه يمكن القول بأن القضاء الفرنسى لم يعمل هذه النظرية فى نطاق المسئولية عن فعل الشخص المنصوص عليها فى المادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى مقابلة للمادة ١٦٣ مدنى مصرى .

وفى تقديرنا فان قبول المخاطر قد غدا بموجب هذا القضاء دفعا فى نطاق القرائن التى حصر القضاء الفرنسى تأثير تلك الفكرة عليها ، ومن ثم يكون قد رتب عليه آثار السبب الاجنبى فى نطاق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة .

ورغم صدور حكم النقض الفرنسية فى ١١ ديسمبر سنة ١٩٥٢ ، وهو أمر كان ينتظر معه ان يعدل هذا القضاء عن موقفه فان شيئا من ذلك لم يحدث بدليل استناد النقض الفرنسية اليها فى حكم ٩ مارس سنة ١٩٦٢ (١) كمبرر لعدم تطبيق قواعد المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة .

---

(١) استندت اليها المحكمة فى حرمان الراكب مجاملة المضرور من التصادم من الرجوع على ناقله بقواعد المسئولية عن الاشياء ، بينما أجازت له ذلك ضد حارس السيارة الأخرى بحظرها عليه الاحتجاج بقبول الراكب مجاملة للمخاطر . انظر فيما سبق ، تصادم السيارات والنقل مجاملة .

وعلى اثر الانتقادات التى توجهت الى فكرة قبول المخاطر ، فاننا نرى مع البعض (١) — تحديدا لها — بانه لاتأثير لهـذا القبـول على مسئولية الفاعل الا اذا كان يكون خطأ على عاتـق المضرور ، أيا كان نظام المسئولية الذى يخضع له المسئول ، وانها تؤدى فى هذا الوضـع الى قسمة المسئولية أو الاعفاء منها حسب الظروف .

وقد اكدت ذلك بالفعل محكمة النقض الفرنسية (٢) حيث قضى بأن قبول المضرور للمخاطر لايحتج به من جانب محدث الضرر auteur المدعى عليه فى دعوى مبنية على المـادة ١٣٨٢ مدنى ، الا اذا كان هذا القبول يكون خطأ ولا يمكن أن يكون كذلك لمجرد أن الراكب قد أخذ مكانه فى السيارة برضاء الناقل .

وجاءت على هذا النسق أحكام القضـاء البلجيكى (٣) حيث قضى بانه فى حالة الحادث الذى يرجع الى خطأ الناقل ، فان خطـأ المضرور

---

(١) LEFEVRE : thése op. Cit. 1927, P. 109
DESCHIZEAUX : thése. op. Cit. 1934 P. 88
HULON : thèse, op. Cit. 1934, P, 129
FONTAINE : thése. op. Cit. 1944, p. 32
FROSSARD : thése, op. Cit 1962, P. 137, No. 245
PRADEL : note,. D. 1962, 679.
HONORAT : thése, op. Cit. P. 17, No. 3
فى هذا المعنى ايضا :
MARTY et RAYNAUD : dr Civ. 1962, t. 2, P. 460, No. 437
BONNET et RIPOLL : chron. op. Cit., P. 565
ومن الفقه البلجيكى :
BAUTHIER : note, Rev. gén. ASS. et Respons. Civ. 1941, No. 3514
DALCQ : Trait. de respons. Civ. 1967, t. I, p. 243, No. 523

(٢) CASS. Civ. 24-1-1964 : Gez. Pal 1964-1-384

(٣) Cour d'app. DE BRUXELLES : 24-1-1942, Rev. gén. ASS. et Respons. Civ. 1942, No. 3805

الراكب مجاملة فقط ، والذى له علاقة سببية بالحادث ، هو الذى يمكن أن يؤدى الى قسمة المسئولية .

والواقع أن محكمة النقض المصرية (١) كان لها قصب السبق فى ذلك ، على القضاء الفرنسى والبلجيكى . ففى حكم لها بتاريخ ٢٦ يناير سنة ١٩٣٩ قضى بأنه اذا كان مجرد ركوب شخص مع صديق له فى سيارة يقودها هذا الصديق مسرعا فى سيره بها هو مما لايعتبر فى بعض الصور اشتراكا فى الخطأ الذى وقع فيه قائد السيارة ، واذا كان لمجرد قيام هذا الراكب تحت تأثير الفزع ، بحركة ما التماسا للنجاة فأضر بنفسه لا يعتبر كذلك اشتراكا فى خطأ القائد ، فانه لاشك فى أن مساهمة هذا الراكب فى الاتفاق مع قائد السيارة على اجراء مسابقة بها هى مما يجعله مخطئا كالمتسابقين ومشتركا معهم فى خطئهم ومسئولا عما يحدث من جراء ذلك .

ويلاحظ على هذا الحكم مايلى :

١ — أنه يعد من الاحكام النادرة فى نطاق قضاء النقض المصرية فيما يتصل بالنقل المجانى حيث الامر قاطع فى ركوب شخص مع صديق له فى سيارة .

٢ — ان المحكمة قد لمست فى الواقع مسألة قبول المضرور للمخاطر وقد جاء ذلك ضمنا عن طريق الاستنتاج وان كانت المحكمة لم تستخدم تعبير قبول المخاطر صراحة .

ذلك ، انه ، وكما يتضح من الحكم ، أن المضرور قد ركب السيارة مع صديقه للاشتراك فى سباق للسيارات . ونظرا لما ينطوى عليه مثل هذا السباق من خطورة غير عادية ، قبلها المضرور بركوبه ، فان المحكمة قد قررت أنه شريكا بذلك فى خطأ صديقه قائد السيارة .

وسوف يتأكد صحة استنتاجنا هذا عندما نعرف فيما بعد كيف أن القضاء الفرنسى قد جعل من سباق السيارات مجالا خصبا للقول بقبول المخاطر واعتبار ذلك خطأ من الراكب المضرور فى احداها .

---

(١) نقض مدنى مصرى ١٩٣٩/١/٢٦ مجموعة القواعد القانونية ، ١٩٣١ — ١٩٥٥ جـ ٢ ق ٦٠ طعن رقم ٨٠ .

وترتيبا على ماتقدم ، وكما ذكرنا من قبل ، فانه يمكن القول بأن قبول الراكب مجاملة للمخاطر ، لايؤخذ فى الاعتبار الا اذا كان مكونا لخطأ فى جانبه ، ومن ثم لايمكن اعتباره تصرفا قانونيا ولا يعدو كونه واقعةقانونية.

الا انه يجب ان نلاحظ ، ان شروطا معينة يستلزم توافرها حتى نكون بصدد تكييف هذا القول المذكور ، وحتى يرتب آثاره التى ذكرناها فىنطاق مسئولية الفاعل .

وسوف نعرض لذلك فيما يلى :

٢ — شروط قبول المخاطر باعتباره خطأ من المضرور :

٢٦٩ — ذكرنا من قبل آن قبول المخاطر لا أثر له على المسئولية الا اذا كان يكون خطأ فى جانب الراكب المضرور . ولكن هناك تساؤلا يطرق الاذهان مضمونه : متى يمكن اعتباره كذلك .؟

واذا كنا قد اعطينا من قبل اجابة عليه حيث حصرنا خطأ الراكب فى قبوله المخاطر غير العادية ، فاننا نرى ، مع ايجاز هذه الاجابة ، ان نعرض للامر بالتفصيل حيث نتناول بشىء من الايضاح شروط يتعين توافرها فى قبول المضرور للمخاطر حتى يمكن اعتباره خطأ فبالاضافة الى كونه خطر غير عادى ، فيجب توافر علاقة السببية بينه وبين الضرر .

الشرط الاول : أن يرد القبول على خطر غير عادى :

٢٧٠ — ومؤدى هذا الشرط أن يتم نقل الراكب على سبيل المجاملة، سواء كان بناء على طلبه أو بقبوله عرض الناقل ذلك ، فى ظروف تنطوى على خطر استثنائى غير عادى .

ويتضح من ذلك انه اذا كان الفيصل فى ذلك هو التفرقة بين الخطر العادى وغير العادى ، وقد عرض الامر على القضاء فى فرنسا الذى قضى بهذا المعنى فقضت محكمة النقض الفرنسية باعتبار الراكب مرتكبا لخطأ فى حالة ركوبه مع سائق فى حالة سكر (١) .

---

(١) CASS. Civ. 24—1—1962 : D. 1962, J. P. 679

كذلك قضى فى فرنسا باعتبار الراكب مرتكبا لخطأ فى حالة قبولـه الركوب مع سائق ليس لديه خبرة بقيادة السيارات (١) .

وكذلك فى حالة قبوله الركوب زيادة عن العدد فى سيارة(٢) .

كذلك قضى(٣) باعتبار الراكب مرتكبا لخطـأ ، فى حالـة قبولـه الاشتراك فى سباق للسيارات كان ذلك فى قضية تتلخص وقائعها فى أن شخصا ركب سيارة يقودها آخر فى سباق . سقطت السيارة فى المزارع وقالت المحكمة يجب الا نغفل أن المضرور لايجهل المخاطر التى ينطـوى عليها سباق السيارات ، وانها مخاطر لازمة لهذا النوع من المسـابقات التى اشترك فيها ، ومن ثم فانه يكون قد قبل تلك المخاطر بركوبه ويكون مرتكبا لخطأ .

واذا كان القضاء الفرنسى قد استمر فى ترتيب خطأ الراكب بقبوله الركوب مع سائق سكران ، وهو نفس الموقف فى القضاء البلجيكى (٤) ، حيث قضى بأن من يأخذ مكانا فى سيارة يقودها شخص فى حالة سكر يكون قد عرض نفسه لمخاطر استثنائية فيتعين اعتباره فاعلا جزئيا للضرر الذى أصابه ، فاننا نريد أن نبدى تحفظ من شأنه أن يقيد من اطـلاق ذلك ، وما أثار هذا التحفظ هو تساؤل يفرض نفسه عما اذا كان الراكب لايعلم وقت بدء النقل حالة السكر لدى السائق ؟ وبعبارة أخرى اذا كانت حالة السكر هذه لم تظهر الا خلال الطريق فان العدالة والمنطق يقضيان بعدم اعتبار الراكب مرتكبا لخطأ .

انظر كذلك : CASS. Civ. 18-5-1966 : Bull Civ. 1966-2-421, No 590

حيث قضى بأن الشخص الذى يأخذ مكانه فى سيارة ليلا مع سائق فى حالة سكر كبيرة مما يعطى دلالات على التعبير ، يكون مرتكبا لخطـأ ويعتبر أنه قد ساهم فى احـداث الضرر الذى أصابه من الحادث .

(١) TOULOUSE : 11-2-1960, Somm. P. 99
V. aessi : CASS - Civ. 20-3-1956 Sem. Jurid. 1956-2-9308-6-3-1959 D. 1959, Somm. p. 38

(٢) RONÊN : 30-4-1958 - Gaz. Pal. 1958 - 2 - 67

(٣) COLMAR : 11-3-1933 Gaz. Pal. 1933-2-144
GAND : 13-3-1969 : Journ, trib, 1969 p. 552

وبناء عليه قضى فى فرنسا بانه من المتعين أن يأخذ الراكب المضرور فى اعتباره حالة السائق عند صعوده السيارة (1) .

ويتضح مما تقدم أن خطأ الراكب مجاملة المضرور فى الحادث يتمثل فى قبول الراكب لمخاطر غير عادية تدل عليها الظروف التى تم فيها النقل، مما يؤدى الى اصابته بضرر فى حالة وقوع الحادث .

ولما كان الامر مرهونا بالظروف التى يتم فيها النقل ، فان معرفة ما اذا كان قبول المضرور للمخاطر يكون خطا على عاتقه يعتبر من مسائل الواقع غالبا .

الشرط الثانى : علاقة السببية :

٢٧١ — لما كان من المسلم به وجوب توافر علاقة السببية بين الخطأ والضرر كشرط أساسى لتحقق مسئولية مرتكب هذا الخطأ ، فان خطأ المضرور فى النقل مجاملة بقبوله مخاطر غير عادية ، لا يؤدى الى النتيجة المرجوة الا اذا كانت له علاقة سببية بالضرر الذى لحقه .

وقد اكدت ذلك محكمة النقض الفرنسية وجاء فى حيثيات حكمها بتاريخ ١١ ديسمبر ١٩٥٢ ما يعتبر دليلا على ذلك بيقين :

« ... حيث أن الحكم المطعون فيه قد قرر أن (المضرور) من حادث وقع اثناء نقله على سبيل المجاملة فى سيارة » قد ارتكب خطأ محققا بصعوده فى هذه السيارة بالرغم من حالة السكر الظاهرة لدى السائق فان (الراكب المضرور) يكون مرتكبا لخطأ فى مواجهة نفسه وله علاقة مؤكدة بالضرر الذى أصابه ... » .

٢٧٢ — بالرغم من ذلك فان أحكاما أخرى اتجهت الى اشتراط توافر تلك العلاقة ، ليس بين خطأ الراكب والضرر الذى أصابه ولكن بين هذا الخطأ والحادث . وجاء حكم الدائرة الجنائية لمحكمة النقض الفرنسية فى هذا الاتجاه .

فقد اشترطت توافر علاقة السببية بين خطأ الراكب المضرور المتمثل فى قبوله مخاطر غير عادية وبين الحادث الذى وقع .

(1) Trib. gran. inst. DE NICE : D. 1960. p. 679

وقالت : انه ولم يثبت أن الراكب قد ارتكب خطأ أدى لوقوع الحادث ويبرر القاء جزء من المسئولية على عاتقه ، فان حكم الاستئناف ، وقد أوضح ان الخطأ الوحيد الذى ادى لوقوع الحادث يكمن فى زيادة السرعة وفقد السائق سيطرته على سيارته ، لايكون قائما على أساس من القانون . وقررت الغاء حكم استئناف كولمبار الصادر فى ٢٠ ديسمبر ١٩٦٠ والذى كانت قد قررت بمقتضاه القاء جزء من المسئولية (وقدرته بالربع) على عاتق الراكب المضرور لانه ارتكب خطأ له علاقة سببية بالضرر (١) .

ولكن اتجاها مثل هذا لايمكن قبوله . لاننا نحن فى نطاق المسئولية الخطئية ، فان مسئولية الناقل لاتقوم بمجرد وقوع الحادث ولكن لأن هذا الحادث ، الناتج عن خطأ الفاعل ، قد احدث ضررا ، الامر الذى يوجب على المدعى بالتعويض أن يثبت علاقة السببية بين هـذا الضرر الـذى اصابه ، وبين الخطأ المسبب للحادث ، وعلى ذلك فان هذا الاتجـاه السابق فى حكم الدائرة الجنائية يتعارض مع النصوص التى تقرر المسئولية الخطئية « لوضوح اللغة القانونية (٢) » فيها (مادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى ـ ١٦٣ مدنى مصرى) .

ولذا ، فقد عيب عليه ـ بحق ـ انه حكم يتسم بالقصور (٣) .

اتضح لنا مما تقدم ، أن قبول المخاطر من جانب الراكب مجاملة لايؤخذ فى الاعتبار ـ حيث تأثيره على مسئولية الناقل ـ الا اذا كان يكون خطأ فى جانبه ، وهو المجال الصحيح لقبول المخاطر .

ولكن ما هو اثره على المسئولية ؟ .

اثر قبول المخاطر باعتباره خطأ من المضرور :

٢٧٣ ـ نرى انه لامناص سوى اللجوء الى قواعد الخطأ المشترك ، حيث تترتب قسمة المسئولية كأثر جوهـرى لخطـأ المضرور اذا لم يكن السبب الوحيد للحادث . أما اذا كان كذلك ، فان الاثر يتمثل ولاشك فى اعفاء الناقل من كل مسئولية .

---

(١) CASS. CRIM. ... -1-1962 D. 1962; J.P. 678.

(٢) RODIERE : note, Sem. Jurid. 1953-2-7549

(٣) BESSON : note, Rec. gén. L.J. 1963; p. 227; No 385; notaMMent p. 228

... ٧٨/٢ — وفى نطاق نسبة المسئولية كان قضاء النقض الفرنسية فى ١١ ديسمبر سنة ١٩٥٢ (١) . وقضى أيضا بأن خطأ الراكب المتمثل فى قبوله الركوب على دراجة بخارية cyclomoteur مغيرة غير مخصصة لنقل الركاب يؤدى الى مسئوليته ، اذ أن هذا الخطأ قد ادى الى تغيير نسبة الالة وزود من مخاطر الحادث ، بل انه قد ساهم في وقوعه . وقررت المحكمة بناء على ذلك القاء جزء من المسئولية ، قدرته بالربع ، على عاتق الراكب ، والباقى على عاتق الناقل (٢) .

وقضى بتسمية المسئولية أيضا فى حكم حديث لمحكمة النقض الفرنسية وقالت لقد نسب — بحق — جزء من المسئولية للمضرور المتوفى فى الحادث وهو راكب على سبيل المجاملة فى سيارة يقودها سائقها ليلاً وهو فى حالة سكر . ان قضاة الموضوع قد استخلصوا أن هذا الخطأ له علاقة بالضرر ومن شأنه أن يؤدى الى القاء جزء من هذا الضرر على عاتق الراكب ، وهو جزء قدر بالربع . ان محكمة الأستئناف بقيامها بقسمة المسئولية تكون قد طبقت القانون كما يجب (١) .

الا ان حكما لاستئناف باريس قد ذهب الى غير ذلك بترتيبه فى نطاق الإعفاء الكلى ، آثار قبول الراكب مجاملة للمخاطر غير العادية . وهو أمر لا يمكن قبوله بطبيعة الحال ، نظرا لتعارضه مع ماهو مسلم به من قواعد يتعين تطبيقها فى حالة الخطأ المشترك .

فبعد أن أكدت المحكمة ارتكاب الراكب مجاملة لخطأ ماثل فى ركوبه مع ناقل يعلم انه فى حالة سكر ، اتجهت بعد أن ابرزت علاقة السببية بين هذا الخطأ والضرر الذى لحق بالراكب ، الى القول بأن هذا الخطأ من طبيعة تؤدى الى حرمانه من كل رجوع ضد الناقل (٤) .

وعليه فانه لامحل لقسمة المسئولية ، وانما الاعفاء منها هو الأثر المترتب .

---

(١) مشار اليه فيما سبق

(٢) PARIS : 10-1-1972 : Gaz. pal. 1972-2-Somm p. 90

(٣) CASS. ch. MIX 28-1-1972 : Gaz. pal: 1972-1-227

(٤) PARIS : 7-12-1961 : D. 1962. J. 694

انظر عكس ذلك و قسمة المسئولية كاثر وليس الاعفاء :

LYON : 24-10-1961 : D. 1961, Somm p. 42.

وإذا كانت محكمة استئناف باريس قد أصابت وجه الحق فيما ذهبت اليه من اعتبار الراكب مجاملة مرتكبا لخطأ نظرا لما ذكرناه ؛ فان الصواب قد جانبها بتقريرها اعفاء الناقل مجاملة من كل مسئولية ؛ لانها تكون بذلك قد أسقطت من الاعتبار خطأ الناقل ، الامر الذى يوجب — ازاء وجود الخطأ من الراكب — قسمة المسئولية .

وكان قضاء المحاكم فى بلجيكا الى جانب قسمة المسئولية ؛ فقضى بأن من يأخذ مكانا فى سيارة يقودها شخص فى حالة سكر ظاهرة تحت تأثير المشروبات ، فانه يعرض نفسه بارادته لمخاطر استثنائية ويتوجب اعتباره عاملا جزئيا للضرر الذى لحقه ويسأل من ذلك ، ان قسمة المسئولية بين الغير المسئول والمضرور يحتج بها على اقارب الاخير (١).

٢٧٥ — وخلاصة كل ما تقدم أن قبول الراكب مجاملة للمخاطر ليس من شأنه ان يؤثر على مسئولية الناقل مجاملة الا اذا كان يكون — وهذا هو المجال الصحيح لنظرية قبول المخاطر — خطأ فى جانب الراكب المذكور ، ولن يكون كذلك الا اذا ورد على مخاطر استثنائية وغير عادية ظاهرة ، تدل عليها الظروف التى تم النقل فيها .

ونرتب على ذلك نتيجة جوهرية الا وهى : ان نظرية قبول المخاطر قد فقدت استقلالها ولم تعد ذى اهمية خاصة (٢) ؛ طالما ان خطأ المضرور يكفى فى حد ذاته لترتيب الاثر المرجو من القول بها ، سواء كان هذا الاثر ماثل فى تخفيف مسئولية الناقل باعفائه جزئيا بما يقابل خطأ المضرور ، أو باعفائه كليا اذا كان هذا الخطأ هو السبب الوحيد للحادث

(١) مشار اليه من قبل GAND : 18-3-1969

(٢) DURRY : chron. Rev. tr. Civ. 1969; p: 789; No 16

وفى هذا المعنى فى الفقه البلجيكى :

DALCQ : Trait. op Cit. 1967; t. 1; p: 244; No 529

الفصل الثاني

اثر اشتراك المضرور في استعمال الشيء بموجب عقد النقل بعوض

٢٧٦ — تمهيد وتقسيم :

لم يكن نظام المسئولية الذى يخضع له الناقل بعوض اكثر حظا من نظيره الذى يخضع له الناقل بالمجان . فقد كان هو الآخر محورا للجدل ومر بتطور وصل في النهاية الى القول بالمسئولية العقدية لهذا الناقل .

واذا كان القضاء ، في فرنسا ومصر ، قد استقر على القول بهذه المسئولية للناقل المذكور — كما سنرى — على أساس التزام بضمان السلامة افترض وجوده في عقد النقل ، فاننا لن نتعرض في هذا الفصل لتقدير ذلك لأنه سيكون محلا لدراستنا فيما بعد .

وفي ضوء ذلك ، فان دراستنا هنا سوف تنصب على نتيجة جوهرية ترتبت على القول بالمسئولية العقدية للناقل بعوض ، وتتمثل في عدم تطبيق المسئولية عن الاشياء بالنسبة لهذا الناقل .

والسؤال هو : كيف يمكن تبرير استبعاد النقل بعوض من المسئولية عن الاشياء ؟

واذا كانت علة هذا الاستبعاد تكمن — وهذا أمر بدهي في ظل الوضع الحالي للقضاء — في القول بالمسئولية العقدية ، فاننا نرى أنه من المنطقي أن نستعرض في عجالة تطور مسئولية الناقل بعوض في فرنسا ومصر وصولا الى تلك المسئولية ، ثم نوضح ما قيل في تبرير النتيجة المترتبة على ذلك بخصوص عدم تطبيق المسئولية عن الاشياء .

٢٧٧ — أولا : تطور مسئولية الناقل بعوض في فرنسا (١) :

درج القضاء الفرنسي في أول الامر على القول بالمسئولية التقصيرية

(١) انظر في هذا التطور LEVY — LAMBERT : De La responsabilité des accidents du transport terrestre thése PARIS; 1916; 94 ets.
BRUNET : chron. Gaz. pal: 1952-1-P: 24-27.

للناقل بعوض بحيث يتعين على الراكب المضرور اثبات خطأ النـاقل وفق احكام المـادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى (١) .

واتجه بعد ذلك الى القول بالمسئولية العقدية للنـاقل بعـوض . وتوصل الى ذلك بتطبيق المـادة ١٧٨٤ مدنى فرنسى الخاصـة بنقـل الاشياء فى نطـاق نقل الاشخاص (٢) .

واتجهت محكمة النقض الفرنسية الى القول بالمسئولية العقـدية للنـاقل بعوض على أساس التزام بضمان السلامة افترضت وجـوده فى عقد النقل ، ويلتزم الناقل بمقتضاه بتوصيل المسافر سالمـا معـافى الى جهة الوصول (٣)

وكان منطلق المحكمة فى قضائها يتمثل فى نص المـادة ١١٤٧ مدنى فرنسى (٢١٥ مدنى مصرى) الذى يلزم المدين بالتعويض عن عدم التنفيذ أو عن التأخير فيه الا اذا اثبت السبب الاجنبى الذى لايد له فيه .

٢٧٨ ثانيا : تطور مسئولية الناقل بعوض فى مصر :

لقد تردد القضاء المصرى فى أول الامر . فـذهبت بعض الاحكـام الى القول بأن مسئولية الناقل بعوض هى مسئولية عقدية ، بينما ذهب البعض الاخر الى القول بأنها تقصيرية (٣) .

الا أن الإحكام اتجهت بعد ذلك الى القول بالمسئولية العقـدية على اساس الالتزام بالسلامة .

فقد قضى بانه لاشبهة فى قيام عقد النقـل بعد حصـول الايجـاب والقبول من الطرفين وأن من بين الالتزامات التى يشتمل عليها العقـد التزام الناقل ضمنا بسلامة الراكب اثناء النقل الى الجهة المتعـاقد على

---

(١) CASS. Civ. 10-11-1884 : D. P: 1885-1-433; No te; SARRUT

(٢) CASS. Civ. 1-5-1855 : D. P. 1885-1-157

CASS. Civ. 21-11-1911 et 27-1-1913 et 21-4-1913 : D. P: 1913-1-249 note SARRUT .

(٣) انظر فى هذه الاحكام : محمد لبيب شنب ، رسالته ، رقم ١٨٢ ، ص ٢٠٣

النقل اليهـا ، لان مثـل هذا الالتـزام هو أول مميزات هذا النوع من التعـاقد(١) .

وقالت محكمة النقض المصرية بأن عقد نقل الاشخـاص يلقى على عاتق الناقل التزاما بضمان سلامة الراكب وهو التزام بتحقيق غايـة ، ويكفى أن يثبت المسافر أنه قد أصيب اثناء تنفيذ عقد النقل ويعتبر هذا منه اثباتا لعدم قيام الناقل بالتزامه مما يؤدى الى مساءلته بغير حاجـة الى اثبات وقوع خطأ فى جانبه ولا ترتفع هذه المسئولية الا اذا اثبت أن الحادث قد نشأ عن قوة قاهرة أو خطـأ من الـراكب المضرور أو خطـأ الغير(٢) .

ولكن ماهى النتائج المترتبة على القول بالالتزام بالسلامة ؟

٢٧٩ ــ ان القضاء الفرنسى والمصرى ، كان يهدف تحقيقا لمصـلحة المضرور الى تحديد نظام لمسئولية الناقل بعوض يكون كفيلا بضمان حصول المضرور على تعويض : ومن ثم فان نتائج هذا القضاء نستطيع ان نوجزها فيما يلى :

١ ــ أن التزاما بنتيجة يقع على عاتق الناقل مضـمونه التـزامه بتوصيل المسافر سالمـا معافى الى جهة الوصـول ، يكفى لكى يقـوم المضرور باثبات الاخلال به من جانب الناقل ، اثبات ان ضررا قد أصابه اثناء عقد النقل .

٢ ــ وتأسيسا على ماسبق ، فانه يمكن القول ــ وهـذه نتيجـة مترتبة على الاولى ــ أن المضرور يعفى من اثبات خطأ الناقل(١) .

---

(١) استئناف اسكندرية ، ٥ فبراير سنة ١٩٥٠ ، المحاماة سنة ٣٠ ، العدد الثالث والرابع ، ص ٥١٠ ، رقم ٢٧٦

وفى هذا المعنى : محكمة مصر الابتدائية ١٩٥١/٣/١٣ ، المحاماة ، السنة ٣١ ، العدد الثامن ، ص ١٣٨ ، رقم ٣٩٣

استئناف اسكندرية ١٩٥٦/٢/٢٩ ، المحاماه ، السنة ٣٧ ، ص ٧١٦ ، رقم ٣٤٠ .

(٢) نقض مدنى مصرى ، ١٩٦٦/١/٢٧ ، مجموعة النقض ، ١٩٦٦ ، ص ١٩٩ ، ق ٢٦ ط ٣٠٠ .

(٢) RIPERT : la resp onsabilté contractuelle et les accidents de personnes. 1931; p. 28; No 5

٣ — أن مسئولية الناقل بعوض — والحالة هذه — لاتعدو كونها مسئولية مفترضة (١) .

ثالثا : تبرير استبعاد النقل بعوض من المسئولية عن الاشياء :

٢٨٠ — قدمنا — بصورة وجيزة — تطوراً لمسئولية الناقل بعوض في فرنسا ومصر . ونستطيع الآن — بحسب خاتمة هـذا التطور — أن نتوصل الى تعليل لعـدم تطبيق المسئولية عن الاشياء في النقل بعوض . ولمـا كانت خاتمة التطور المذكور تتمثل في مسـئولية النـاقل بعـوض مسئولية عقدية ، فانه مما لاشك فيه الآن أن ذلك هو السبب في استبعاد النقل بعوض من المسئولية عن الاشياء .

٢٨١ — وفي ابراز هذا التعليل ، ذهب رأي الى القول بان مسئولية الناقل بعوض هي مسئولية عقدية . واستند هذا الرأي — تسليماًبوجود الالتزام بضمان السلامة — الى أن الدائن (الراكب المضرور) يستطيع أن يتمسك بقواعد المسئولية العقدية كجزاء لعدم تنفيـذ العقـد — أي للاخلال بالالتزام بضمان السلامة — ولو كان عدم التنفيذ هذا لا يرجع الى خطا من المدين ، بل الى فعل شيء موجود في حراسته . اذ ان المتفـق عليه — على حد تعبير ذلك الرأي — ان المدين يسال عن عدم التنفيـذ الراجع الى شيء من الاشياء كما لو كان راجعا الى فعله الشخصي (٢)

وواضح ان سند هذا الرأي في استبعاد المسئولية عن الاشياءيرجع الى أنه افترض أن الضرر — وقد أحدثه شيء اصلا — يرجع الى فعـل المدين (الناقل) .. اي أن فعل الشيء — ونستخدم هذه الكلمة تجوزا — يعتبر أنه فعل شخصي من الناقل .

٢٨٢ — وفي تعليل آخـر ، ذهب انحصـار المسئولية العقدية للناقل

---

(١) RIEDMATTEN : op. Cit p. 22

(٢) انظر : محمد لبيب شنب ، رقم ١٧٤ ، ص ١٩١ — ١٩٢
سعد واصف ، رسالته في التامين من المسئولية ، (دراسة في عقد النقل الجوى) ١٩٥٨ ص ٥٩ .
البسده ، المصادر ، ١٩٦٠ ، رقم ٤١٢ ، ص ٣٥٤ — ٣٥٥ .
وانظر من الفقه الفرنسي : MAZEAUD (H. L. J.)lecons dr Civ. 1966, t.2; No 557; p 512-513

بعوض ويتمثل فى عدم جواز الخيرة بين المسئولية العقدية والتقصيرية (١).
فى عدم جواز الخيره بين المسئولية العقدية والتقصيرية (١) .

فقد ذهب رأى الى القول بأن لكل من المسئوليتين ــ المسئولية العقدية والمسئولية عن الاشياء ــ نطاقها الخاص؛ وانه لايجوز لأيهما أن تتداخل فى نطاق الأخرى ، فالمادة ١٧٨ الخاصة بمسئولية حارس الاشياء لا يمكن ان تطبق فى مجال المسئولية العقدية . ان قواعد المسئولية عن الاشياء لا تنطبق فى حالة ما اذا كان الضرر الحاصل مستوجبا لمسئولية الحارس العقدية (٢) .

٢٨٣ ــ وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية أخيراً على استبعاد النقل بعوض من نطاق المسئولية عن الأشياء . وكان ذلك بمناسبة حديثها عن استبعاد مماثل للنقل مجامله استنته على اشتراك المضرور فى استعمال السيارة مجاملة دون اى مقابل على التفصيل الذى سيأتى فيما بعد .

وقالت بالنسبة للنقل بعوض أن قواعد المسئولية عن الأشياء لايحتج بها من جانب من أخذ مكانه فى السيارة بموجب عقد ، لأن بنود هذا العقد تكفل حمايته (٣) .

وواضح ان اشتراك المضرور فى استعمال السيارة كان الحجة التى استندت اليها محكمة النقض الفرنسية فى استبعاد نقل الأشخاص من المسئولية عن الاشياء . وقد حددت هذا الاشتراك المانع فى حالتين ، الاشتراك بموجب عقد كما هو الحال فى النقل بعوض . والاشتراك مجاملة دون مقابل .

---

(١) انظر فى عرض الاراء المتعلقة بمشكلة الخيرة بين المسئولية التقصيرية والعقدية محمد لبيب شنب ، رسالته ، ص ١٩٢ ، رقم ١٧٥ ومابعدها

(٢) انظر : محمد لبيب شنب ، رسالته ، رقم ١٧٨ ، ص ١٩٩ ــ ٢٠٠ .

(٣) مشار اليه من قبل
CASS : Civ. 27-3-1928

الباب الثانى

نقل الأشخاص والمسئولية عن الأشياء

٢٨٤ — تقسيم :

تدمنا أن استبعاد النقل مجاملة من المسئولية عن الأشياء كان مبدأ استقر عليه القضاء الفرنسى منذ سنة ١٩٢٨ . وعلى الرغم من عدوله عن ذلك بتطبيق المسئولية السابقة فيه ، فان الاستبعاد المشار اليه لم يزل يشكل مبدأ فى نطاق الفقه والقضاء المصريين .

ولا يغيب عن الذاكرة أيضا أن استبعادا مماثلا للنقل بعوض هو أمر مسلم به الآن فى فرنسا ومصر .

ومما نريد التنبيه اليه هنا ، أننا قدمنا فى الباب الأول عرضا لما قيل من مبررات لذاك الاستبعاد بشقيه — فى كل من النقل مجاملة والنقل بعوض — مع انتقاد يتعلق بمبررات شق واحد منه وهو النقل مجاملة دون الشق الآخر . فقد رأينا أن نؤجل انتقادنا لمبررات استبعاد الشق الآخر وهو النقل بعوض إلى هذا الباب الثانى ، لنقدمه مع مبرراتنا فى تطبيق المسئولية عن الأشياء فى هذا النقل فى فصل واحد . كل ذلك اقتضته الكيفية التى تناولنا بها دراسة النقل بعوض على نحو موجز وسريع لأنه لا يشكل محورا جوهريا فى دراستنا هذه المتعلقة بالنقل المجانى . والى جانب ذلك فاننا سوف نتناول أيضا امكان تطبيق المسئولية عن الأشياء فى النقل المجانى .

وعلى مقتضى ما تقدم فان تقسيما لدراستنا فى هذا الباب نستطيع القيام به على النحو التالى ، ويلى فى فصلين :

الفصل الأول : النقل المجانى والمسئولية عن الأشياء .

الفصل الثانى : النقل بعوض وامكان تطبيق المسئولية عن الأشياء .

الفصل الأول

النقل المجانى والمسئولية عن الاشياء

٢٨٥ — تمهيد وتقسيم :

رأينا فى القسم الاول من الرسالة ، أن عـدم تطبيق المسـئولية العقدية فى النقل المجانى قد بات أمرا لاينازع لعدم وجود العقـد فيه . ورأينا أيضا المساوىء التى تترتب على تطبيق القواعد العامة فى المسئولية التقصيرية على اثبات الخطأ .

ولذا ، فاننا نتساءل : هل يمكن القـول بتطبيق المسـئولية عن الاشياء فى النقل المجـانى ؟

نرى أولا أن نحدد نطاق هذا التساؤل .

نعرف أن القضاء فى فرنسا قد فرق فى نطـاق النقل المجـانى بين وجهين له : النقل القائم على مصلحة للناقل ، والنقل مجاملة . ولم يكن تحديد نظام المسئولية الذى يخضع له الناقل فى الوجه الاول موضعا لكثير من الجدل . فقد حسمت النقض الفرنسية الامر فى نطاقه مبكـرا وقالت بتطبيق المسئولية عن الاشياء .

اما فى الوجه الثانى ، وهو الناقل مجـاملة ، فقـد اتجهت النقض الفرنسية الى عدم تطبيق المسئولية عن الاشياء فيه منذ سنة ١٩٢٨ ، ليظل ما قررته منذ ذلك الحين — متعلقا بضرورة اثبات الخط التقصيرى للناقل — يتعقب قضاءها حتى قضت بتطبيق قواعد المسـئولية تلك فى ذلك النقل سنة ١٩٦٨ .

اما عن القضاء المصرى فانه لم يعرف الا صورة واحـدة للنقـل المجانى هو ذلك الذى يتم دون أى مقابل اى على سبيل المجاملة . وقرر بشأنه ضرورة اثبات الخطأ التقصيرى للناقل .

وفى ضوء ما تقدم ، فاننا نستطيع أن نحدد نطاق التساؤل الـذى طرحناه على النحو التالى :

ان التساؤل من امكان تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل المجانى ، انما هو أمر ينصب على النقل مجاملة فى مصر .

وتأسيسا على ما سبق فاننا سوف نقسم دراستنا فى هذا الفصل الى مبحثين :

المبحث الاول : موقف القضاء الفرنسى من تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل المصلحى .

المبحث الثانى : النقل مجاملة وتطبيق المسئولية عن الاشياء .

المبحث الأول

موقف القضاء الفرنسى من تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل القائم على مصلحة للناقل

٢٨٦ ــ تطبيق النقض الفرنسية قواعد هذه المسئولية فى هذا النقل :

قدمنا أن القضاء الفرنسى ــ بصفة خاصة قضاء النقض ــ قد استقر على عدم تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة حتى سنة ١٩٦٨ . ولكنه اتجه الى تطبيقها اذا كان للناقل مصلحة فى عملية النقل ، ضد حكم فريد لاحدى محاكم الاستئناف استوجب اثبات خطأ(١) الناقل بالمجان دون ما تفرقة .

الا ان هذا القضاء قد تدخل ــ كما ذكرت من قبل ــ لتقديم مساعدته للراكب مجاملة . فبالاضافة الى تسهيل مهمته فى اثبات الخطأ ، نجده يعطى النقل الذى يتم لمصلحة الناقل مفهوما واسعا ليشمل المصلحة الأدبية الى جانب المصلحة المادية . ووصل الامر فى النهاية إلى التسوية فى المعاملة بين وجهى النقل المجانى بتطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة عام ١٩٦٨ .

وقبل دراسة هذه المرحلة ، فاننا نتساءل عن السبب فى اختلاف المعاملة بينهما قبل الوصول اليها ؟

فقد قضى فى فرنسا برفض الطعن ضد حكم استئناف قرر تطبيق المادة ١٣٨٤/١ مدنى فرنسى لان الناقل له مصلحة فى عملية النقل(١) .

كذلك قضى برفض الطعن ضد حكم استئناف قضى بتطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل المجانى . وكان مبنى الطعن أن النقل قد تم مجاملة . غير أن محكمة النقض رفضت الطعن لأن النقل لم يتم مجاملة ولكن لمصلحة الشركة مالكة السيارة ، هذه المصلحة التى تتمثل فى الدعاية للشركة(٢) .

---

(١) انظر فيما سبق الاحكام المذكورة فى الباب التمهيدى بخصوص تحديد المقصود بالنقل القائم على مصلحة الناقل حيث قال القضاء الفرنسى بتطبيق المسئولية عن الاشياء فيه

(٢) CASS. Civ. 6-2-1957 : Bull. Civ. 1957-2-70; No 114

(٢) CASS. Civ. 31-10-1963 : Gaz. pal. 1963-1-178

وكانت ظروف القضية كما يلى :

قامت احدى الجهات بتقديم سباق للسيارات . اخذ شخص مسئول عن تنظيم هذا السباق مكانا فى سيارة يملكها احدى الشركات حيث وضعتها تحت تصرفه بهدف الدعاية .

٢٨٧ — أما وقد كان الأمر كذلك ، اختلاف فى قواعد المسئولية المطبقة فى وجهى النقل المجانى ، فاننا نعود الى التساؤل الذى طرحناه متعلقا بأسباب ذلك .

لايمكننا فى الواقع تحديد الاسباب التى أدت الى هذا الاختلاف الا قياسا على الاسباب التى رفضت النقض الفرنسية على اساسها تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة دون النقل المصلحى . وعلى اساس توافرها فى النقل الاخير أو عدمه نستطيع أن نصل الى تحديد لهذه الاسباب .

ونتناول منها فكرتى قبول المخاطر والاشتراك فى الاستعمال .

٢٨٨ — (أ) **قبول المخاطر** : ومؤداها ، بالنسبة للنقل مجاملة ، أن الراكب لايستطيع — وقد قبل المخاطر مقدما — أن يتمسك ضد حارس السيارة بقواعد المسئولية عن الاشياء .

فاذا قلنا بأن هذا السبب فى عدم استفادة المضرور بقواعد هذه المسئولية يقتصر على النقل مجاملة الذى يقبل فيه الراكب المخاطر دون غيره لكان فى الامكان تبرير اختلاف الامر فى النقل القائم على مصلحة للناقل بعدم توافر السبب المذكور فيه .

ويبدو ان احدى محاكم الاستئناف قد قضت بهذا المعنى وقالت : ان قبول المخاطر لايوجد الا اذا تم النقل على سبيل المجاملة . ورتبت على ذلك اثرا مؤداه أن وجود مصلحة للناقل فى عملية النقل يؤدى الى استبعاد قبول الراكب للمخاطر ويسمح له فى حالة وقوع حادث ان يتمسك بالمسئولية عن الاشياء ضد حارس السيارة(١) .

وتقديرى أن قبول المخاطر هو أمر يتصور وجوده فى كل صور نقل الاشخاص كما ذكرت من قبل ، ولذا ، فان ما أوجده الحكم السابق من تلازم بين مجاملة النقل وقبول المخاطر هو أمر غير منطقى ، يقدم الدليل مرة أخرى على أن تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل الذى يتم

وعلى اثر وقوع حادث أصيب فيه الراكب ، قام يرفع دعوى بالتعويض على الشركة مالكة السيارة على اساس المواد ١٣٨٢ ، ١٣٨٣ ، ١٣٨٤ / مدنى فرنسى .

وفى نفس الاتجاه ايضا : CASS. Civ. 17-10-1964 : J. C. P. table, p. 82. No. 14124

(١) مشار اليه فيما سبق POITIERS : 8-12-1954

لمصلحة الناقل دون النقل مجاملة هو أمر ينطوى على مفارقة لا تستند الى اى مبرر .

٢٨٩ ـ (ب) الاشتراك فى الاستعمال :

قدمنا ان محكمة النقض الفرنسية قد استندت الى اشتراك الراكب مجاملة فى استعمال السيارة لتقرر حرمانه من الإستفادة بالمسئولية عن الأشياء .

واذا أردنا تبرير تطبيق هذه المسئولية فى النقل الذى يتم لمصلحة الناقل فى نطاق هذا الاشتراك ، فليس امامنا الا القول بأن الراكب فى هذا النقل لايشترك فى الاستعمال . ولكن قول مثل هذا غير مقبول لان الراكب فى النقل الذى يتضمن مصلحة للناقل يشترك فى استعمال السيارة أيضا .

ولذلك ، ذهب رأى فرنسى فى تبرير اختلاف المعاملة بين النقل مجاملة والنقل المصلحى بتطبيق المسئولية عن الاشياء فى الثانى دون الاول بقوله : ان الاشتراك الراكب فى استعمال السيارة فى نقل يتضمن مصلحة للناقل انما يتم لمصلحة الحارس .

وتقديرى ، انه اذا سلمنا جدلا بصحة هذا التفسير ، فاننا لانوافق عليه اذا كان للراكب مصلحة فى النقل مثل الحارس .

وترتيبا على كل ماتقدم ، فانه يمكن القول بانه ليس هناك مبرر لعدم تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة دون النقل الـذى يتم لمصلحة الناقل ، وذلك على أساس تفنيد قمنـا به من قبل لأسباب استبعادها من النقل مجاملة من ناحية ، وعلى أساس تطبيقها فى النقل المصلحى رغم توافر أسباب استبعادها من النقل مجاملة فيه من ناحية أخرى .

المبحث الثانى

النقل مجاملة وتطبيق المسئولية عن الأشياء

٢٩٠ — تمهيد وتقسيم :

ان التساؤل عن تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة يثور — لسبق فرنسا فى ذلك — الا بالنسبة للوضع فى مصر .

وعموما فاننا سوف نناقش المسألة بصفة عامة .

من المسلم به فى مصر الآن — حيث شبه اجماع — انه يتعين اثبات خطأ الناقل مجاملة وفق المادة ١٦٣ مدنى مصرى ، وذلك حتى يمكن القول بمسئوليته .

وقد ورد فى الاعمال التحضيرية للقانون المدنى المصرى — كما ذكرت من قبل — ما يفيد صراحة فى عدم تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة وضرورة اثبات الخطأ على النحو السابق .

ويلاحظ ان غالبية احكام القضاء المصرى — وهى فى مجموعها قليلة — التى اشترطت اثبات الخطأ التقصيرى للناقل مجاملة ، قد صدرت قبل العمل بالقانون المدنى الجديد متضمنا نص المادة ١٧٨ الخاص بالمسئولية عن الاشياء . وازاء ذلك ، فالغريب فى الأمر حقا ، أن تستمر فى تأييد ذلك مع وجود النص المذكور . خاصة وانه لايتضمن أى تفرقة .

وتقديرى أنه يتعين تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة ، ولدينا مبرراتنا .

وبالفعل ، قد اتجهت الى تطبيقها فى النقل مجاملة ، محكمة النقض الفرنسية فى حكم لدائرتها المشتركة بتاريخ ١٩٦٨/١٢/٢٠ .

والواقع ان المتتبع لأحكام القضاء الفرنسى قبل هذا التاريخ ، يستطيع أن يضع يده على أحكام طبقت المسئولية عن الاشياء فى النقل

مجاملة قبل ذلك التاريخ على الرغم من أن النقض الفرنسية كانت قد استقرت على عدم تطبيقها منذ سنة ١٩٢٨(١) .

وفي ضوء ماتقدم ، فاننا سوف نقسم دراستنا في هذا المبحث الى مطلبين :

المطلب الأول : مبررات تطبيق المسئولية عن الاشياء في النقل مجاملة .

المطلب الثاني : تطبيق القضاء الفرنسي للمسئولية عن الاشياء في النقل مجاملة .

المطلب الاول

مبررات تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة

٢٩١ — تمهيد وتقسيم :

نعرف أن القانون المدنى المصرى يتضمن — مثل القانون المدنى الفرنسى — نصا يقرر المسئولية عن الاشياء الاخرى غير الحيوانات والمبانى فى المادة ١٧٨ (١/١٣٨٤ مدنى فرنسى) .

وقد تقررت هذه المسئوليـة — بموجب النص الفرنسى وفى الحدود السابقة — على عاتق حارس الاشياء الجامدة بصفة عامة ، بينما حددها المشرع المصرى بالنسبة لحارس الاشياء التى تتطلب حراستها عناية خاصة وحارس الآلات الميكانيكية .

ومن المسلم به أنه ينبغى توافر شروط معينة للاستفادة من هذه المسئولية . فيجب ان يكون الضرر قد أحدثه شىء فى حراسة شخص . والشرط الجوهرى أن يثبت المضرور تدخل الشىء تدخلا ايجابيا فى احداث الضرر . فاذا ماتم ذلك فانه يستطيع الرجوع على حارس الشىء بالتعويض اذا كان من الغير (١) . ولكن الحارس يستطيع التخلص من هذه المسئولية باثبات السبب الاجنبى الذى لا يد له فيه .

أما وقد استقر القضاء الفرنسى المصرى على تطبيق هذه المسئولية بالنسبة لحوادث السيارات التى تصيب المـارة ، ولاشك أن ذلك بتوافر الشروط السابقة ، فانه كان من الامور المنطقية — والنص الذى يقررها لا يفرق — أن يقال بتطبيقها بالحدود السابقة فى النقل مجاملة .

الا أن الامر كان غير ذلك فى فرنسا حتى سنة ١٩٦٨ ، ولما يزل كذلك فى مصر .

الا يعتبر الراكب مجاملة من الغير بحيث يستفيد من المسئولية عن الاشياء اذا توافرت شروطها الاخرى .

---

(١) أنظر : منصور مصطفى منصور ، مذكرات فى نظرية الالتزام ، ٧١ — ١٩٧٢ ص ١٩ وما بعدها .

ونتساءل تبعا لذلك: ماهو المقصود بالغير فى المسئولية عن الاشياء ؟ هل يقصد به معنى مادى اى الشخص الذى لا صلة له بالسيارة ، ومن ثم لا يكون الراكب مجاملة كذلك ؟ أم انه يقصد به معنى قانونى أى الشخص الذى لا تربطه بالحارس علاقة عقديه وبالتالى يعتبر الراكب مجاملة من الغير ويستفيد من هذه المسئولية ؟

فاذا كنا قد قمنا بتفنيد أسانيد عدم تلبية المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة ، فما علينا الا أن نقدم مبرراتنا فى تطبيقهـا باثبـات أن الراكب مجاملة من الغير .

كذلك فاننا نتساءل عن السبب فى عدم تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة ؟

الواقع أن ذلك يرجع كما ذكرت من قبل الى سبب يتعلق بالمجانيـة والمجاملة . والعدالة تقتضى — فى نظر القائلين باثبات الخطأ التقصيرى الا يخضع الناقل مجاملة لمسئولية مشددة مثل المسئولية عن الاشياء .

الا اننا نرد على ذلك بتساؤل : ماهو السبب فى عدم تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة فى ظل نظام التأمين اجبارى للتأمين يؤدى الى القاء العبء النهائى للحادث متمثلا فى تعويض مالى على عاتق شركة التأمين .

وتقديرى فى النهاية ، أنه يتعين تطبيق تلك المسئولية فى النقل مجاملة. وتتمثل مبرراتنا لذلك فى اثنين : أولهما أن الراكب مجاملة من الغير . وثانيهما نظام التأمين الاجبارى .

ومما ينبغى أن يلاحظ ، ان هذه المبررات أيضا تصلح سندا لتطبيق المسئولية عن فعل الحيوان اذا كان المصاب راكبا على سبيل المجاملـة فى عربة تجرها دابة أو اذا كان راكبا بالمجان دون أى مقابل على ظهر دابة .

وعلى ذلك فان دراستنا فى هذا المطلب سوف تكون فى فرعين :

الفرع الاول : فكرة الغير فى النقل مجاملة .

الفرع الثانى : نظام التأمين الاجبارى .

الفرع الاول

فكرة الغير فى النقل مجاملة

التفرقة بين المار والراكب مجاملة :

٢٩٢ — ان حرمان الراكب مجاملة قبل عام ١٩٦٨ فى فرنسا من الاستفادة بقواعد المسئولية ، يعد من الامثلة البارزة على ما كان يتردى فيه القضاء الفرنسى ، حيث هو موقف القضاء المصرى للآن والمشار اليه أيضا فى الاعمال التحضيرية للقانون المدنى المصرى ، من تناقض بين اجازته للمار التمسك بقواعد المسئولية عن الاشياء ضد حارس السيارة التى أحدثت به الاصابة وحظرها ذلك على الراكب مجاملة .

ولما كانت تفرقة مثل هذا لاتستند فى نظرنا على اى أساس قانونى فاننا فى سبيل تأكيد ذلك نرى أنه لابد من التوصل الى الاعتبارات التى ادت الى القول بتطبيق قواعد المسئولية عن الاشياء بالنسبة لحوادث السيارات التى تقع للمار ، ومن ثم توافرها او عدمه فى النقل مجاملة .

وعلى الرغم مما بذل من محاولات فى تحديد هذه الاعتبارات ، فان جانبا منها قد ذهب — منكرا على الراكب مجاملة حق الاستفادة من قواعد المسئولية تلك — الى تحديد اعتبارات نستطيع ان نؤكد من خلال سردها نقيض مقصودها .

٢٩٣ — ويرى البعض(١) فى هذا الصدد ، أن مركز الغير الذى صدم فى الطريق يختلف عن مركز الراكب . فالغير الذى صدم فى الطريق اجنبى تماما لا علاقة له قبل الحادث بالناقل او آلته ، وعلى العكس بأن الشخص المنقول مجانا ، فانه بقبوله او طلبه اخذ مكان فى السيارة لمصلحته الشخصية ، فانه يساهم فى اثارة ما سبب له الاصابة .

---

(١) COPESSI : thése, op. Cit. 1928, P. 92

٢٩٤ — ويرى البعض الآخر (١) أن المـادة ١٣٨٤/١ لاتنطبق فى حالة النقل مجاملة الذى لا يتضمن ما يصلح أن يكون مبررا لذلك . وأنه اذا دابقنا المـادة ١٣٨٢ مدنى بالنسبة للمار فى الطـريق فانه لايتمكن من اثبات خطأ السائق ، لأن حوادث السـيارات تنتج عن سرعة لا يتوقعها المار ، تكمن الصعوبة ، بالاضافة الى ذلك كما يرى الرأى السابق(٢) فى عدم توافر الشـهود وجهل المضرورلظروف الحادث ، ومن ثم ونظرا لبقاء المضرور دون حماية فى ظل هذه الظروف ، فان الوسيلة الوحيدة هى اعفائه من عبء الاثبات .

٢٩٥ — وعندى ، فان مايستند اليه القـول باستفادة المـار فى الطريق من قواعد المسئولية عن الاشياء خاصة فيمـا يتعلق بالجهـل بظروف الحادث وصعوبات الاثبات والحاجة للحماية انما يتوافر فى النقل مجاملة بالنسبة للراكب المضرور اثنائه بنفس درجة الاهمية .

قد يقال دحضا لرأينا هذا ، وباعتبار أن ذلك ربما لايكون كافيـا ، ان الأمر يختلف حيث المـار فى الطريق يعتبر من الغير بينمـا لايعتبـر الراكب كذلك . وقد ركز الاستاذ ريبير (٣) فى شرحه عدم تطبيق المادة ١/١٣٨٤ فى النقل مجاملة بقوله أن حكم ١٩٢٨/٣/٢٧ قد أقام تفرقة بين المضرورين وأن تفرقة ضرورية يتعين القيام بها بين الغير وبين من يشترك بارادته فى استعمال الشىء .

وفى مقدورنا تلخيص مناط هذا الرأى فى أن الراكب مجاملة — على خلاف المـار — ليس من الغير الذى خصصت القرينة المـذكورة لتوفير الحماية له ، وما نريد أن نلفت الانتباه اليه بصدد ذلك أن فكرة الغير كفكرة مقابلة للاشتراك فى استعمال الشىء ، قد قصد بها عدم الاشتراك فى هذا الاستعمال .

٢٩٦ — نقـد :

١ — ونسجل على الرأى السابق والتفـرقة بين الغير والمـار فى

---

(١) LEFEVRE : thése, Cit. 1927, P. 74 et S.

(٢) LEFEVRE : op. Cit. P. 175

(٣) RIPERT . note, D. 1928-1-145 notammint P. 147

الطريق والراكب ، التعارض مع نصوص القانون (١/١٣٨٤ مدنى فرنسى و ١٧٨ مدنى مصرى) التى لاتتضمن اى تفرقة بشأن تطبيقها(١) .

٢ — كما يؤخذ على هذا الرأى أيضا أنه يؤدى الى ترتيب نتيجة رفضها القضاء ، وتتمثل فى ضرورة عدم توافر صلة مادية بالشىء الذى سبب الضرر حتى تطبيق قواعد المسئولية عن الاشياء حيث صفة الغير فى هذه الحالة فقط .

لأن الفقه (٢) وقد ذهب الى أنه ليس من الضرورى توافر تلك الصلة بين الشىء الذى سبب الضرر والمضرور ، فان رغبتهم فى ذلك ، على فرض مساهمة الشىء فى احداث الضرر امكان تحقق مسئولية الحارس فى حالة وجود هذه الصلة ، الامر الذى لا يتفق مع النتيجة التى تمخضت عن الرأى السابق . بل أن وجود هذه الصلة فى حالة الراكب مجاملة أمر يفترض مساهمة الشىء فى احداث الضرر كشرط لتطبيق قواعد المسئولية عن الاشياء. أن المعول عليه اذن هو اثبات مساهمة الشىء فى احداث الضرر بغض النظر عما اذا كان للمضرور صلة به مثل الراكب مجاملة ، أو لم تكن له به مثل هذه الصلة مثل المار .

٣ — وأخيرا فان مطعنا جوهريا آخر نتوجه به الى الرأى القائل

---

(١) انظر : سليمان مرقس ، رسالته ، بالفرنسية فى نظرية دفع المسئولية سنة ١٩٣٦ ، ص ٦٧ .

" la responsabilité du fait des choses ne mettant à sa disposition qu'un solution uniformes pour tous le cas "

وفى هذا المعنى : يوسف برسوم ، المسئولية عن الأضرار الناتجة عن الاشياء الجامدة ، القاهرة ، ١٩٣٢ ، ص ٧٢ .

ويقول بتطبيق نظرية الخطأ المفترض بالنسبة للغير الذى يقع أثناء النقل بغير عوض . اذ ليس هناك ما يبرر التفرقة بين الضرر الذى يحدث للاشخاص الذين يمرون فى الطريق والموجودين فى السيارة . فكل منهم عرض نفسه للخطر سواء بالسير فى الطريق او بركوب السيارة . أن مبدأ المسئولية عن الضرر الناشىء عن حوادث الجمادات هو مبدأ عام يجب تطبيقه فى جميع الاحوال بدون استثناء .

(٢) أنظر فى ذلك : رسالة محمد لبيب شنب ، ص ١٥٠ ، رقم ١٢٩ .

اسماعيل غانم ، المصادر ، ١٩٦٨ ، رقم ٢٥٩ ، ص ٤٥٤ .

ومنصور مصطفى منصور ، مذكرات فى نظرية الالتزام ، ١٩٧١ — ١٩٧٢ ص ١٩٢ .

بالتفرقة — بصدد تطبيق المسئولية عن الاشياء — بين المـار في الطـريق والراكب ، ويتمثل فى أن هذه التفرقة تتعارض مع ما هو مستقر عليه ، بشأن علاقة السببية في المسئولية عن الاشياء ٪ والتفـرقة بين ما سمى بالسببية العادية (كعلاقة بين نشاط المدعى عليه الحـارس والضرر) ومما يطلق عليه السببية الخاصة (كعلاقة بين الشيء والضرر(١)) ، لأنه باعتباره — وهذه نتيجة متفرعة كما قلنا — أن الغير الحقيقى هو المار لانه لم يشترك في استعمال السيارة ، فان التعارض يبرز فى أن هـذا الرأى كان يتعين على أن يواجـه المسألة ٪ اما فى علاقة الضرر بنشاط المدعى عليه (الحارس) حسب المعنى الأول للسلبية واما فى علاقة الضرر بالشيء حسب المعنى الثانى ، ولكننا نجده يتجاوز الامور الى حد بعيد،قد ذهب الى بحث تلك العلاقة بين الشيء والمضرور ذاته دون ما أصابه من ضرر . وقضى بناء على ذلك بأن المسئولية في المادة ١٣٨٤ تنبع من فكرة السلطة والسيطرة ، وعلى هذا الاساس تكون مسئولية الناقل فى علاقته بالمسافر المنقول مجاملة كما هو الامر وعلاقته مع المارة (٢)) .

وتأسيسا على ذلك كان يجب — ونحن في مجال مسـئولية حارس الاشياء — أن نبحث عن مدى تدخل الشيء ومساهمته فى احـداث الضرر وذلك بغض النظر عن أى اعتبار آخر يصاحب وضـع المضرور بخلاف ما يقع منه من افعال تنطوى من السمات ما من شأنه أن يؤثر في مسئولية الحارس بالاعفاء جزئيا أو كليا .

٢٩٧ — الراكب مجاملة من الغير ويجوز له التمسك بالمسئولية عن الاشياء :

بعد انتقادنا للتفرقة بين المـار باعتباره من الغير والراكب الذى لا يعتبر كذلك فاننا نطرح تساؤلا يتعلق بامكان اعتبار هذا الـراكب من الغير وما اذا كان يجوز له بناء على ذلك ٪ التمسك ، شأنه فى ذلك شأن المـار ٪ بقواعد المسئولية عن الاشياء .

---

(١) أنظر : السببية العادية والخاصة : محمد لبيب شنب ، المرجع السابق ، ص ١٣٩ ، رقم ١٢٠ (٥)

(٢) Cour d'app. DE BORDEAUX : 12-5-1927 Rec. Pér. ASS. 1927, P. 311

والواقع اننا لانستطيع انكار صفة الغير على الراكب مجاملة ، خاصة وأن هناك شبه اجماع في نطاق الفقه والقضاء على عدم وجود أى رابطة عقدية من أى نوع في النقل مجاملة ، مما يدفعنا الى القول بأنه لما كان الراكب مجاملة ليس متعاقدا فانه يدخل بلا شك في طائفة الغير (١) ».

وقال — بحق — الاستاذ جوسران (٢) بانه اذا لم يكن الراكب مجاملة متعاقدا فانه بالضرورة من الغير ويجب أن يعامل معاملته .

وقد ركزت محكمة بوردو في ١٢ مايو سنة ١٩٢٧ (٣) على ذلك حيث قضت بأن المسافر المنقول على سبيل المجاملة من جانب الناقل لا يعتبر متعاقدا ولكن من الغير الذى يدخل في نطاق الحماية التى تقررها المادة ١٣٨٤ / ١ . كذلك ما قضى به (٤) — بصدد رفض قبول المخاطر — من أعتبار الراكب مجاملة من الغير وليس متعاقدا ، ومن ثم فلا يمكن أن نعتبر انه قد قبل المخاطر مقدما .

وفي أعتقادنا ، فان عدم تطبيق المادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى المقابلة للمادة ١٧٨ مدنى مصرى بعد ثبوت صفة الغير للراكب مجاملة ، انما يتعارض مع النصوص التى لاتتضمن أى تفرقة في هذا الخصوص . ثم أنه يؤدى بالاضافة الى ذلك ، الى افراغ فكرة الحراسة من معناها . فالناقل يظل مسئولا باعتباره حارسا فى مواجهة الغير أيا كان ، والقول بغير ذلك معناه اعتبار الناقل حارسا في مواجهة شخص دون آخر وهو أمر لايمكن قبوله .

ونرى أيضا أن المقصود بالغير هنا — ولاشك فى انطباق ذلك على الراكب مجاملة — هو كل شخص آخر غير الحارس (٥) .

---

(١) انظر في هذا المعنى : BESSON : thése. op. Cit. 1927, P. 160
MAZEAUD (H.) note, S. 1927-1-217
BLAISOT : chron. J. ASS. 1928. P. 223, notamment 10 . 227

(٢) JOSSERAND : chron. op. Cit D. H. 1926 P. 21

(٣) مشار اليه من قبل

(٤) Cour d,app. BESANCON : 11-4-1927 : Rec. Pér. ASS 1927, P. 312

(٥) LEBRUN : thése, op. Cit. 1944, P. 53

وقد اكد القضاء الفرنسى ذلك فى احكامه : فقالت محكمة استئناف ليون (١) « فيما يتعلق بتصادم سيارتين ، اصيب من جرائه غيرا راكبا على سبيل المجاملة فى احداها ، ولم يثبت اى خطأ ضد احد .. فان حارس السيارة الاخرى يكون مسئولا » .

وكان هو نفس اتجاه القضاء البلجيكى ايضا بصدد الناقل المجانى حيث قضى (٢) بانه لم يبرم اى عقد بين الناقل والشخص الذى قام بنقله مجانا . ان الناقل ومسافره كل منهما يعتبر قانونا من الغير بالنسبة للآخر .

خلاصة :

٢٩٨ — والخلاصة ، بعد أن بات اعتبار الراكب مجاملة من الغير حقيقة لامراء فيها ، أنه يجوز التمسك بقواعد المسئولية عن الاشياء ضد ناقله على سبيل المجاملة .

ذلك أن أى من عبارات النص المصرى والفرنسى الخاص بالمسئولية عن الاشياء لايتضمن ما يشير ، ولو ضمنا ، الى التفرقة بشأن الاستفادة من قواعد هذه المسئولية ، بين المسار ودونه من الاغيار مثل الراكب مجاملة .

ولست أعتقد ان تفرقة مثل هذه كانت فى نية المشرع المصرى او الفرنسى .

أما القول بأنها تفرقة ضرورية ينبغى القيام بها — على حد تعبير الاستاذ ريبير — فهذا ما لااجد له مبررا واحدا من المنطق القانونى ، ولو جاز ذلك لصار هذا النص (الخاص بالمسئولية عن الاشياء) لغوا يمتنع معه تحقق ما كان المشرع يبغى التوصل اليه من وضعه ، الامر الذى لا يتأتى فى نظرنا ، الا مع تطبيقه دون أى تفرقة بين المضرورين . كذلك فان ركوب شخص على سبيل المجاملة لا ينفى صفة الحارس عن الناقل .

---

(١) LYON : 11-6-1964 : J. C. P. 1965-2-14377

انظر ايضا :

PARIS : 23-11-1964 : J. C. P. 1965-2-14418.

(٢) BRUXELLS : 6-7-1927 : Rev. gén. ASS. et Respons Civ. 1927, No. 117

الفرع الثانى

نظام التامين الاجبارى فى القانون الفرنسى والمصرى

٢٩٩ — تقسيم :

لقد جعل المشرع الفرنسى التامين اجباريا فى المـادة الاولى مـن قانون ٢٧ فبراير سنة ١٩٥٨ (معدل بمرسوم ٧ يناير سنة ١٩٥٦) على كل شخص طبيعى أو معنوى يعرضه استعمال السيارة للمسئولية . أنه تأمين يغطى المسئولية المدنية عن الاضرار البدنية والمـادية التى تصيب الغير من السيارات التى تخضع لهذا القانون (١) .

وفى مصر ، فقد صدر قانون التأمين الاجبارى رقم ٦٥٢ لسنة ١٩٥٥ بتاريخ ٢٧ ديسمبر ١٩٥٥ وبدأ العمل به من أول يناير سنة ١٩٥٦ (٢) وهو تأمين من المسئولية المدنية عن حوادث السيارات ايضا .

ويلاحظ أن دراستنا لنظـام التأمين الاجبارى سوف تكون بالقدر اللازم لمـا نبغى الوصول اليه من اعتباره دعامة لتطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة . فقد ذكرت من قبل أن تحمل المؤمن للعـبء النهائى للمسئولية التى تقع على عاتق المؤمن له ، متمثلا فى مبلغ نقدى هو قيمـة التعويض المحكوم به ، انما ينبغى القول بأن تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة يعد تشدداً يتعارض مع مجاملة هذا النقل .

وعلى ضوء ذلك ، فان ذاك القدر اللازم — الذى تتحدد معه دارستنا لنظام التأمين الاجبارى — سوف يتمثل فى تحديد نطاق التأمين الاجبارى من عدة زوايا يتفق تحديدها مع الهدف من الدراسـة . فسوف تحدد

---

(١) انظر :

CLAYES : « L'assurance obligatoire de la responsabilité des accidents ». PARIS 1962, P.77 et S.
SIDIRE : thése, op. Cit. 1970, P. 69

(٢) انظر : النشرة التشريعية ، ديسمبر ١٩٥٥ ، ص ٣٧٦٤ .

اولا هذا النطاق من حيث السيارات التى تخضع له . ثم تحدد ثانيا من حيث الاشخاص الذين يقع على عاتقهم التزام بالتأمين وكذلك من حيث الاشخاص الذين يستفيدون من الضمان الناشيء عنه . كل ذلك بشمل الوضع فى فرنسا ومصر .

أولا ــ نطاق التامين الاجبارى من حيث السيارات التى تخضع له :

٣٠٠ ــ اخضع المشرع الفرنسى لقانون التأمين الاجبارى كل سيارة مزودة بمحرك تسير على الأرض ، وكذلك مقطوراتها (مادة ١ من قانون ٢٧ فبراير ١٩٥٨ ، مادة ٣ من مرسوم ٧ يناير ١٩٥٩ (١)) .

٣٠١ ــ أما عن الوضع فى مصر ، فقد احال قانون التامين الاجبارى أصلا الى قانون السيارات والمرور رقم ٤٤٩ لسنة ١٩٥٥ (٢) . ولكن هذا القانون قد الغى بصدور قانون المرور الجديد رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣ فى ١٤ أغسطس سنة ١٩٧٣ ، ويدأ العمل به فى ٢٣ فبراير سنة ١٩٧٤ (٣) .

وبعد الاطلاع على هذا القانون الجديد ، فان نص المواد من ٢ الى ١١ ، وكذلك نص المادة ٤٤ . تحدد لنا السيارات التى تخضع لهذا القانون .

فقد نصت المادة ٢ على أنه « ويجوز بغير ترخيص من قسم المرور المختص تسيير اية مركبة فى الطريق العام » ..

وذكرت المادة ٣ أنه يقصد بالمركبة ــ فى تطبيق أحكام هذا القانون ــ كل ما أعد للسير على الطريق العام من آلات ومن أدوات النقل والجر .

---

(١) انظر :

BESSON : chron. J. C. P. 1959. 1-1975
SIDIBE : thése op. Cit. 1970, P. 69

انظر ايضا : سعد واصف ، شرح قانون التأمين الاجبارى ، ١٩٦٢ ــ ١٩٦٣ ص ٢٩ ، رقم ١ .

(٢) أنظر : النشرة التشريعية ٢ ديسمبر سنة ١٩٥٥ ص ٣٧٦٤

(٣) انظر : قانون المرور الجديد ولائحته التنفيذية ، طبع وتوزيع الهيئة العامة لشئون المطابع الاميرية .

وحددت المـادة نوعين للمركبات :

(أ) **مركبات النقل السريع :** وتشمل السـيارات والجـرارات والمقطورات ونصف المقطورات والدراجات البخـارية (الموتوسـيكل) والآلية وغير ذلك من الآلات المعدة للسير على الطرق العامة .

(ب) **مركبات النقل البطيء :** وتشمل الدراجات غير البخارية وغير الآلية والعربات التى تسير بيد الانسان أو الحيوان .

٣٠٢ ــ وقد عدد المشرع مركبات النقل السريع التى ذكـرها فى المـادة الثانية وبدأ بالسيارة فى المـادة الرابعة . وقال ان السـيارة مركبة ذات محرك آلى تسير بواسطته ، ومن أنواعها ما يلى :

١ ــ سيارة خاصة : وهى المعدة للاستعمال الشخصى .

٢ ــ سيارة أجرة : وهى المعدة لنقل الركاب بأجـر شـامل عن الرحلة .

٣ ــ سيارة نقل الركاب : وهى المعدة لنقل عدد من الركاب لايقل عن ثمانية وأنواعها :

(أ) سيارة نقل عام للركاب (أتوبيس أو تروللى باس) : وهى المعدة لنقل الركاب بأجر محدد عن كل راكب وتعمل بطريقة منتظمـة فى حدود معينة طبقا لخط سير معين .

(ب) سـيارة نقل خـاص للركاب (أتوبيس مدارس أو أتوبيس خاص) : وهى المعدة لنقل الطلبة أو نقل العاملين وعائلاتهم فى حـدود معينة .

(ج) أتوبيس سياحة : وهو سـيارة معدة للرحلات والسياحة ، ويجوز أيضا استعمالها لنقل عمال المرخص له طبقا للاحكـام والشروط التى يصدر بهـا قرار من وزير الداخلية .

٤ ــ سيارة نقل مشترك : وهى المعدة لنقل الاشخاص والاشـياء معا فى حدود المناطق التى يحددها وزير الداخلية بقرار منه .

٥ ــ سيارة نقل : وهى المعدة لنقل الحيوانات أو البضائع وغيرها من الاشـياء .

وتناول المشرع فى المادة الخامسة الجرار باعتباره من مركبات النقل السريع وقال أن الجرار مركبة ذات محرك آلى تسير بواسطته ولا يسمح تصميمها بوضع اية حمولة عليها او استعمالها لنقل الاشخاص ، ويقتصر استعمالها على جر المقطورات والآلات وغيرها .

وتكلم المشرع فى المادة السادسة عن المقطورة ونصف المقطورة وقال : ان المقطورة مركبة بدون محرك يجرها جرار او سيارة او أية آلة أخرى .

ونصف المقطورة مركبة بدون محرك يرتكز جزء منها اثناء السير على القاطرة .

اما عن الباقى مما حدده المشرع من مركبات النقل السريع وهى الدراجات البخارية والآلية فقد تكلم عنها المشرع فى المادة السابعة وقال : ان الدراجة البخارية مركبة ذات محرك آلى تسير به لها عجلتان او ثلاثة ولا يكون تصميمها على شكل السيارة ومعدة لنقل الاشخاص أو الاشياء وقد يلحق بها صندوق . والدراجة الآلية دراجة معدة لنقل الأشخاص فقط ومزودة بمحرك لايزيد الحد الأقصى لسعة اسطواناته عن خمسين سنتيمترا مكعبا .

٣٠٣ ــ اما عن مركبات النقل البطىء التى تكلم عنها المشرع فى المادة الثانية ــ وذكرناها من قبل ــ فقد عددها فى مادتين بعد ذلك .

فقد نص فى المادة الثامنة على ان الدراجة مركبة ذات عجلتين او اكثر بقوة راكبها ومعدة لنقل الاشخاص فقط . ويجوز استعمالها فى نقل الاشياء على أن يلحق بها صندوق .

ونص فى المادة التاسعة على ان العربة مركبة معدة لنقل الاشخاص أو الاشياء وأنواعها كالآتى :

١ ــ عربة ركوب حنطور : وهى تسير بقوة الحيوان ومعدة لنقل الاشخاص .

٢ ــ عربة نقل كارو : وهى تسير بقوة الحيوان ومعدة لنقل الاشياء .

٣ ــ عربة نقل موتى : وهى تسير بقوة الحيوان ومعــدة لنقــل الموتى .

٤ ــ عربة يد : وهى تسير بقوة الانسان ومعدة لنقل الاشياء .

٣٠٤ ــ اذا كانت النصوص السابقة تتكلم عن المركبات التى تخضع لقانون المرور ، فاننا نجد فى نص المــادتين ١١ ، ٤٤ معولا لنا فى تحديد ما يخضع منها للتامين الاجبارى .

ــ فقد نصت المــادة ١١ ــ بالنسبة لمركبات النقل السريع ــ على انه يشترط للترخيص بتسيير المركبة ما يأتى :

١ ــ الوفاء بالضرائب والرسوم المقررة فى هذا القانون .

٢ ــ التأمين من المسئولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبة مدة الترخيص طبقا للقانون الخاص بذلك .

٣ ــ استيفاء المركبة لشروط المتانة والامن التى يحددها وزيــر الداخلية بقرار منه :« .

ويتضح من النص أن التأمين من المسئولية شرط جوهرى للحصول على رخصة بتسيير مركبات النقل السريع .

ونخلص من ذلك الى ان جميع مركبات النقل السريع التى تناولهــا المشرع فى المواد ٤ ، ٥ ، ٦ ، ٧ ، ٨ ، ٩ تخضع للتأمين الاجبارى(١) .

٣٠٥ ــ أما ما يخضع من مركبات النقل البطىء للتأمين الاجبارى ، فاننا سوف نعتمد بداية فى تحديده على نص المــادة ٤٤ من قانون المرور الجديد الى جانب المــادتين ٣٣١ ، ٣٣٢ من اللائحة التنفيذية له .

---

(١) انظر كذلك : نص المــادة ٢٣٠ من اللائحة التنفيذية لقانون المــرور الجديد . فقد نصت على انه اذا اثبت الفحص الفنى صلاحية المركبة ــ نتكلم عن مركبات النقــل السريع ــ يقدم طالب الترخيص وثيقة تأمين من حوادث المركبة طبقــا للقانون الخــاص بذلك ......

ــ انظر أيضا نص المــادة ٢٣٧ من اللائحة التنفيذية . فقد اشترطت فى تقــديم طلب تجديد الترخيص بتسيير مركبات النقل السريع أن يرفق به وثيقة التأمين الاجبــارى من حوادث المركبات .

فقد نصت المادة ٤٤ — بخصوص رخص تسيير مركبات النقل البطيء على انه يشترط للترخيص بمركبات النقل البطيء ما يأتى :

١ — الوفاء بالضرائب والرسوم المقررة فى هذا القانون .

٢ — التأمين من المسئولية المدنية الناشئة من حوادث المركبة بالنسبة لأنواع المركبات التى يحددها وزير الداخلية بقرار منه .

٣ — استيفاء المركبة شروط الصلاحية للسير بما لايؤثر على سلامة الطرق وأمن المرور بها والتى يحددها وزير الداخلية لكل نوع منها ، كما حدد الشروط الواجب توافرها فى حيوانات الجر .

ويتضح من النص للوهلة الاولى ، ان التأمين من المسئولية شرط جوهري للحصول على رخصة بتسيير مركبات النقل البطيء .

ولما كان الامر كذلك . فان المعنى الواضح لهذا النص هو ان جميع مركبات النقل البطيء — التى عددها المشرع فى المادتين٩٬٨ من قانون المرور — تخضع للتأمين الاجبارى (١) ، ولكن الحقيقة غير ذلك .

فقد نصت المادة ٣٣٢ من اللائحة التنفيذية لقانون المرور الجديد على ما يأتى : « يكون الترخيص بتسيير دراجات الركوب أو عربات اليد بعد التحقق من استيفائها لشروط المتانة والأمن وبعد التحقق من قدرة المرخص له على قيادة المركبة وعلى المامه بقواعد المرور وآدابه » .

بالجمع بين هذا النص ونص المادة ٣٣٠ من اللائحة التنفيذية فانه يمكن القول بأن نص المادة ٣٣٢ قد استثنى من الخضوع للتأمين الاجبارى — فى نطاق مركبات النقل البطيء — دراجات الركوب وعربات اليد . لانه اذا كانت المادة ٣٣٠ قد نصت على أن الرخص — رخصة تسيير مركبات النقل البطيء بصفة عامة — تصرف الى الطالب مع

---

(١) أنظر المادة ٣٣٠ من اللائحة التنفيذية « تصرف الرخصة (للتسيير) الى الطالب ... بعد التحقق من عدم وجود مانع من الترخيص وبمراعاة حكم المادة ٢٣٠ من هذه اللائحة » . ويلاحظ أن المادة ٢٣٠ هذه توجب على طالب الترخيص — لتسيير مركبات النقل السريع — تقديم وثيقة تأمين من حوادث المركبة .

اللوحات المعدنية بعد استيفاء كافة الشروط الاخرى التى يتطلبها القانون وتلك التى يلزم توافرها فى المركبة مثل البيانات التى يجب كتابتها عليهـــا من الخارج او يجب توافرها فى داخلها ، وبعد التحقق من عدم وجـــود مانع من الترخيص وبمراعاة حكم المـــادة ٣٣٢ على النحو سالف الذكر يدل على صحة الاستثناء المذكور .

٣٠٦ ـــ والخلاصة ان جميع مركبـــات النقل السريع ، وجميـــع مركبات النقل البطىء ـــ عدا ماذكر منها فى الاستثناء المذكور سابقـــا ـــ تخضع للتأمين الاجبارى(١) .

---

(١) ويلاحظ أن قانون المرور الملغى قد حدد فى المـــادة الثانيـــة السيارات التى تخضع للتأمين الاجبارى على الوجه الآتى :

(أ) السيارة الخاصة (الملاكى) وهى المعدة للاستعمال الشخصى .

(ب) السيارة الاجرة (التاكسى) وهى المعدة لنقل الركاب بالاجر .

(ج) سيارة تحت الطلب (رميز) وتعتبر فى حكمها سيارة نقل الموتى .

(د) سيارة نقل الركاب (أتوبيس) وأنواعها :

١ ـــ سيارة نقل عام للركاب وهى لنقل ثمانيـــة ركاب على الاقل ، مقابل اجرة محددة لكل منهم .

٢ ـــ سيارة نقل خاص للركاب وهى لنقل تلاميذ المدارس وموظفى وعمـــال الشركات والهيئات فى حدود دائرة معينـــة .

(هـ) سيارة نقل وهى المعدة لنقل البضائع والمهمات .

(و) الجرار وهو كل سيارة تستعمل فى جر المركبات المقطورة ولا يسمح تصميمها بوضع اى حمولة عليها .

(ز) موتوسيكل وهو المكون من عجلتين او ثلاث ولا يكون تصـــميمه فى شـــكل السـيارة .

ـــ انظر : سعد واصف ، شرح قانون التامين الاجبـــارى ، ١٩٦٢ ـــ ١٩٦٣ ، ص ٢٧ ـــ ٢٩ .

ـــ ويلاحظ أن المشرع فى القانون الجديد قد استعمل لفظ « مركبة » بدلا من لفظ « سيارة » . والاول اعم .

ثانيا — نطاق التامين الاجبـارى من حيث الاشخاص الذين يلتزمون بالتامين والذين يستفيدون من الضمان الناشىء عنه :

٣٠٧ — (ا) الاشخاص الذين يلتزمون بالتامين :

يقع الالتزام بالتأمين فى القانون الفرنسى ، على عاتق مالك السيارة اذ المـالك يكون هو المكتتب souscripteur غالبـا . ولـكن هنـاك حالات معينة يقوم فيها شخص آخر غير المـالك بالتأمين على السيارة ، ويتم ذلك باعتباره نائبا عن المـالك (١) .

وفى مصر ، فقد نصت المـادة العاشرة من قانون المرور الجـديد على ما يأتى : « يقـدم طلب الترخيص من مالك المركبـة أو نائبه الى قسم المرور المختص ... (٢) .

— ويلاحظ أيضـا أن المشرع فى قانـون المرور الملغى قد اسـتبعد من التأمين الاجبارى :

القطارات سواء كانت تدار بالكهرباء أو الفحم او الترام والترولى باس والمترو ؛ كذلك الدراجات التى تدار بالقدم وجميع المركبات التى يجرها الانسان أو الحيوان ، والجرارات الزراعية لانها تعمل فى الحقول دون الطرق العامة .

اما المشرع الفرنسى فقد استبعد قاطرات السكك الحديدية والترام .

انظر : سعد واصف ، المرجع السابق ص ٢٨ .

انظر ايضا : SIDIBÉ : thêse, op. Cit. 1970, P. 69.

— اما عن الاستبعادات فى قانون المرور الجديد : فقد أوضح المشرع فى نطـاق مركبات النقل السريع — امكان استبعاد بعض المركبات من التأمين الاجبارى . فقد نصت المـادة ٣٠ من قانون المرور الجديد على انه « لوزير الداخلية بقرار منه ان يعفى من ترخيص التسيير أو من شروطه واجراءاته ، بعضها أو كلها ، المركبات المصممة لتكون آلات صناعية أو زراعية أو تعبيد الطرق وصيانتها والتى لايمكن بحسب تصميمها ونجهيزها استعمالها فى نقل الاشخاص او الاشياء . وفى نطاق مركبات النقل البطىء ، استبعد المشرع كما ذكرت فى المتن دراجات الركوب وعربات اليد .

— ويلاحظ أن المشرع فى قانون المرور الجديد قد استبعد أيضا فى المـادة الثالثة المركبـات التى تسير على الخطوط الحديدية .

(١) SIDIBÉ : thése, op. Cit. 1970, P. 35.

(٢) وقد ورد نص المـادة العاشرة بخصوص رخص تسيير مركبات النقل السريع ، الا أن المـادة ٤٧ من قـانون المرور الجديد قالت بتطبيق هذا النص بالنسبة لمركبـات النقل البطىء التى تخضع للتأمين الاجبارى .

٢٠٨ ــ (٢) الاشخاص الذين يستفيدون من الضمان :

بالنسبة لمن يستفيد من الضمان الناشىء عن التأمين الاجبارى فى فرنسا ، فانه يتضح من نص المادة الخامسة من مرسوم ٧ يناير سنة ١٩٥٩ ان التأمين يغطى الاضرار التى تصيب اى شخص آخر غير المؤمن له . فالمستفيد من الضمان هو الغير ويشمل الركاب : transportés وغيرهم non transportés (١)

ولا يهمنا سوى الطائفة الاولى . فمن المسلم به فى فرنسا ان الضمان يغطى الاشخاص المنقولون مجانا او بعوض . فاذا ما وقع حادث أصيب فيه راكب بالمجان فانه لاشك فى استفادته من التأمين (٢) .

أما اذا كان المصاب فى الحادث راكبا بعوض حيث يوجد عقد نقل فان المؤمن يضمن مسئولية المؤمن له ، ما لم يستبعد ذلك بشرط صريح فى الوثيقة (مادة ٢/١٠ من مرسوم ١٩٥٩) .

اما عن المستفيد من الضمان فى القانون المصرى ، فانه توجد بالنسبة له الآن مشكلة نعرضها فيما يلى :

فقد نصت المادة السادسة من قانون المرور الملغى رقم ٤٤٩٠ لسنة ١٩٥٥ على ان التأمين يكون فى السيارة الخاصة والموتوسيكل الخاص لصالح الغير دون الركاب ، اما بالنسبة لباقى أنواع السيارات فيكون لصالح الغير والركاب .

وقد ثارت المشكلة بالغائه بقانون المرور الجديد رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣ . فقد صدر هذا القانون الجديد وبدا العمل به دون أن يتضمن النص السابق أو اى عبارة تفيد فى تحديد المستفيد من الضمان الناشىء عن التأمين الاجبارى (٣) .

---

(١) SIDIBÉ : théte, op. Cit. 1970, P. 91.

(٢) SIDIBÉ : op. Cit. P. 94.

(٣) هذا الوضع يثير مسألة الالغاء بطريق الانعكاس على حد تعبير أستاذنا الدكتور احمد سلامه .

انظر : احمد سلامة ، المدخل لدراسة القانون ، الكتاب الاول ، نظرية القاعدة القانونية) ١٩٧٤ ، رقم ١٢١ ص ٢٧٨ وما بعدها .

ذلك أن ما جاء به قانون المرور الجديد بخصوص التأمين الاجبارى قد ورد متعلقا باشتراط تقديم وثيقة تأمين من الحوادث كشرط جوهرى — الى جانب شروط أخرى تكلمنا عنها من قبل — للحصول على رخصة تسيير المركبات .

وعلى الرغم من ذلك فاننا نستطيع تجاوز هذه المشكلة — جزئيا على الاقل — بالاستناد الى الشروط العامة الملحقة بقرار وزير المالية والاقتصاد رقم ١٥٢ لسنة ١٩٥٥ بتنفيذ حكم المادة الثانية من قانون التأمين الاجبارى (١) .

أما وقد ذكرت اننا نستطيع تجاوز المشكلة — جزئيا — بالاستناد الى الشروط الملحقة بقرار وزير المالية سالف الذكر ، فان ملاحظتين يتعين علينا ابداءهما :

٣٠٩ — الملاحظة الاولى :

ان ما ورد فى الشروط الملحقة بقرار وزير المالية الصادر تنفيذا للمادة الثانية من قانون التأمين الاجبارى ، لايختلف فى الواقع — بخصوص تحديد المستفيد من الضمان — عن نص المادة السادسة من قانون المرور الملغى . فقد قررت هذه الشروط — مثل نص هذه المادة — استثناء الركاب فى السيارة الخاصة والموتوسيكل الخاص من الاستفادة من الضمان الناشىء

---

(١) وجاء فى هذه الشروط أن المؤمن يلتزم بتغطية المسئولية المدنية الناشئة من الوفاة او اية اصابة بدنية تلحق اى شخص وجاء فيها أيضا أن هذا الالتزام يسرى لصالح الغير من حوادث السيارات أيا كان نوعها ولصالح الركاب أيضا من حوادث السيارات الآتية :

(أ) سيارات الاجرة ، وتحت الطلب ، ونقل الموتى .

(ب) سيارات النقل العام للركاب والمركبات المقطورة الملحقة بها .

(جـ) سيارات النقل الخاص للركاب المخصصة لنقل تلاميذ المدارس أو لنقل موظفى وعمال الشركات والهيئات والسيارات السياحية .

(د) سيارات الاسعاف والمستشفيات .

(هـ) سيارات النقل ، فيما يختص بالراكبين المسموح بركوبهما طبقا للفقرة هـ من المادة ١٦ من قانون رقم ٤٤٩ سنة ١٩٥٥ ، ما لم يشملهما التأمين المنصوص عليه فى القوانين رقم ٨٦ لسنة ١٩٤٢ ، ٨٩ لسنة ١٩٥٠ ، ١١٧ لسنة ١٩٥٠

— أنظر قرار وزير المالية والاقتصاد رقم ١٥٢ لسنة ١٩٥٥ ، النشرة التشريعية ديسمبر ١٩٥٥ ص ٣٦٤٤ .

من التأمين الاجبارى ، وقصره الاستفادة على الغير فيهما ، الى جانب الغير والركاب بالنسبة لباقى انواع السيارات .

ويتضح من الشروط الملحقة بقرار وزير المالية المشار اليه (وكذلك من النص الملغى) انه لا تفرقة بشأن الاستفادة من الضمان الناشىء عن التأمين الاجبارى بين النقل المجانى والنقل بعوض .

وعلى الرغم من ذلك ، فانه تقرر استبعاد طائفة من الركاب بالمجان من الاستفادة بالضمان . فاذا كان الراكب بالمجان من الغير لعدم وجود عقد بينه وبين الناقل — مما يحتم القول باستفادته من الضمان — فان الشروط المذكورة قد استبعدته من الضمان باعتباره راكبا .

الا اننا نورد عدة تحفظات على ما تضمنته تلك الشروط العامة الملحقة بقرار وزير المالية :

١ — يفهم من هذه الشروط انها قد اعطت لفكرة « الغير » مفهوما ماديا غير قانونى . لانها بقولها باستفادة ما اسمته بالغير دون الراكب ، فان معنى ذلك ان فكرة الغير تتحدد بالمقابلة مع الراكب حسب مقصود مادى ويكون المراد بالغير كل شخص آخر غير الراكب اى كل شخص لا تربطه بالسيارة صلة مادية .

٢ — ان هذه الشروط قد اقامت تفرقة لا تستند الى اى مبرر ، فقد فرقت — بشأن الاستفادة من الضمان — بين راكب السيارة الخاصة والموتوسيكل الخاص وبين الراكب فى السيارات الاخرى التى تخضع للتأمين الاجبارى ، وهذا أمر غير مقبول .

لانه اذا كان النقل المجانى يرتبط بخصوصية فهى خصوصية فى الاستعمال دون التملك . وعلى ذلك ، فمن المتصور وجود راكب بالمجان فى طائفة السيارات التى أجازت الشروط استفادة الراكب فيها من الضمان ، اذ ليس هناك ما يمنع من استخدام سائق الاجرة لها استخداما خاصا . ولما كان الامر كذلك فانه من الواضح امكان استفادة الراكب بالمجان من الضمان فى حالات معينة دون حالات أخرى . تفرقة لا مبرر لها .

كذلك ، ولما كان ركوب السيارة الخاصة أو الموتوسيكل الخاص يتم عادة دون مقابل ، فان التفرقة التى جاءت بها الشروط تحمل على الاعتقاد بأن تفرقة أخرى — بشأن الاستفادة من الضمان — بين النقل بعوض والنقل المجانى كانت فى الاذهان .

وعلى أية حال ، فانه يمكن القول الآن بأن الراكب بالمجان فى مصر يستفيد من الضمان الناشىء عن التأمين الاجبارى فى حالات معينة .

٣١٠ — الملاحظة الثانية :

ان المشرع المصرى — فى تحديده للسيارات التى تخضع لقانون المرور الجديد قد استبدل بكلمة « سيارة » الواردة فى القانون الملغى كلمة اخرى هى كلمة « مركبة » .

وترتب على ذلك ان دخلت طائفة جديدة من المركبات ومنها عربات « الحنطور » .

وما نريد الالماح اليه أن هذه العربات تخضع — حسبما يقتضى به قانون المرور الجديد — للتأمين الاجبارى . اذ أنه اشترط تقديم وثيقة تأمين من حوادث هذه المركبة عند التقدم للحصول على ترخيص بتسييرها .

ومن هنا فاننا نتساءل عن المستفيد من الضمان بالنسبة لها :

هل يستفيد منه الراكب والغير كما ورد فى الشروط العامة الملحقة بقرار وزير المالية الذى تكلمنا عنه من قبل ؟

هل يستفيد منه الغير — وفق مفهوم الشروط — دون الراكب ؟

فى ضوء انتقادنا لما تضمنته تلك الشروط من قبل فاننا نستطيع القول باستفادة الراكب وغيره .

٣١١ — والسؤال الآن هو : كيف يكون التأمين الاجبارى عاملا يتعين اخذه فى الاعتبار مبررا جوهريا لتطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة ؟

ذكرت من قبل أن اتجاها ذهب الى القول بأن تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة انما هو أمر يتسم بالتشدد ويعد القضاء لنوع من المسئولية الجسيمة على عاتق الناقل . اذ ان تطبيقها فيه لايتفق — فى نظر هذا الاتجاه — مع العدالة التى ينبغى مراعاتها عند تقدير مسئولية من ادى خدمة على سبيل المجاملة .

الا ان ادعاءا مثل هذا لاينطلى فى ظل نظام اجبارى للتأمين جامعه ان العبء النهائى من الحادث متمثلا فى قيمة مالية تتخذ صورة التعويض يقع على عاتق شركة التأمين . اذ ان حارس السيارة قد اكتتب جبرا وبقوة القانون تأمينا عما يحتمل ان ينشأ من مسئولية يمكن ردها الى السيارة التى فى حراسته ، ولاشك ان ذلك يضمن حماية كافية للمضرور .

ومما يؤكد وجهة نظرنا هذه ، أن فكرة التأمين باعتبارها دائما للقول بتطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة ، قيل بها فى فرنسا قبل أن يرى التأمين الاجبارى — بصورته الحالية هناك — النور بحوالى ستة وثلاثون عاما . اذ استند هذا الرأى الى « أن حوادث السيارات قد اصبحت كثيرة الوقوع وأن شركات التأمين الفرنسية قد وضعت — فى ذلك الوقت — وثيقة جديدة يطلق عليها »

« اى تامين كل المخاطر ، ويغطى ضمانها الاضرار الجسمانية والمادية التى تصيب الغير ، ويشمل الراكب بالمجان »(١) .

(٤٨) محكمة القضاء الادارى ٤ يناير سنة ١٩٥٥ مجموعة المبادىء

الا أن ذلك مردود من جانبنا بانه يتعين على القاضى أن يأخذ فى الاعتبار مجاملة النقل وهنا يتحقق التوازن بين حماية المضرور بضمان حصوله على تعويض وبين مراعاة العدالة فى جانب الناقل . ومهما يكن من امر ماوجه من نقد الى فكرة التأمين الاجبارى فيما نحن بصدده ، فانه مردود أيضا بأن « من شأنه أن يؤدى باعتبار الناقل مؤمنا له الى استفادة مؤمنه من مجاملته » .

٣١٣ — وفضلا عن ذلك فانه مهما كان نصيب هذه الانتقادات من اهمية تؤدى الى تعويق ما نريد التوصل اليه استنادا الى التأمين الاجبارى، فان نتائجا جوهرية لايمكن انكارها تترتب عليه فى خصوص المسئولية المدنية ونوجزها فيما يلى :

(١) BLAISOT . " commentaire Juridique et pratique du code de la route, 1922, P. 100.

(٢) RUTSEART : op. Cit. P. 254

(٣) RORÉ : note, J. C. P. 1968 -2-15487, No. Betc.

وانظر فى المستبعدين من الضمان فى فرنسا

COCRAL et RIEDMATTEN : op. Cit. P. 201 et s.

وفى مصر : سعد واصف ، المرجع السابق ، ص ٣٩ وما بعدها .

(١) أن التأمين الاجبارى قد أدى الى قلب وظيفة المسئولية المدنية لما ترتب عليه من نقل للعبء الى عاتق المؤمن . اذ أن ما صدر من ادانة مدنية ضد الناقل يتم تنفيذه مباشرة فى مواجهة المؤمن(١) .

(٢) ان ضمان سلامة الاشخاص يجد سنده المنطقى فى التأمين الاجبارى من المسئولية (٢) .

(٣) اذا كان مراعاة اعتبار العدالة فى جانب الناقل هو حجر الزاوية فى مبنى الرأى القائل بعدم تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة ، فاننا من الناحية الاخرى ، وعلى نفس الاساس ، نرى عكس ذلك . فليس من العدالة فى شىء ، وقد صارت النتيجة المالية للحادث على المؤمن ، ان نحرم المضرور من الاستفادة من هذه المسئولية ، خاصة اذا استحال عليه اثبات خطأ الناقل لعدم وجود الشهود مثلا .

ان العدالة لم تعد تصلح مبررا لحرمان مثل هذا وانما هى مبرر لعكس ذلك فى حالة التأمين الاجبارى . اذ أن القضاء بحرمان الراكب مجاملة من المسئولية عن الاشياء فانه يكون قد وضع قاعدة من الصعوبة تبريرها ، ويكون قد ضيق — حيث لم يدر بخلد الطرفين — من نطاق

---

(١) TUNC : chron. Rev. tr. Civ. 1963, P. 348, No. 25.

انظر قريب من المعنى :

RODIÈRE : dr. des. transports, 1962, t. 3, fasc. 2, P. 163, No. 1566.

ويقول ان المسافر مجاملة المصاب فى الحادث قد يجد نفسه أمام مستأمن مما يضمن حصوله على تعويض .»

بل ذهب البعض الى اكثر من ذلك قولا باحلال التأمين الاجبارى محل المسئولية .

أبو زيد رضوان — تطور طبيعة ومدى مسئولية الناقل الجوى الدولى للاشخاص ونظم التأمين عليها . مجلة العلوم القانونية والاقتصادية — يناير ١٩٧٤ ، ص ٤٥ وما بعدها .

(٢) CRÉMIEUX : "la réparation des dommages corporles responsabilité et garantie", thése, Aix-MARSEILLE. 1971 P. 44, No. 48.

تطبيق هذه المسئولية » (١)» . وبنفس المعنى فان صوت القلب ينادى مصلحة الراكب (٢) .

" Voix de cour plaide en faveur du transporte "

وازاء كل ذلك ، فان محكمة النقض الفرنسية لم تجد امامهـا ملاذا سوى تطبيق هذه المسئولية فى النقل مجاملة .

١٣٤ — قد يقال فى اعتراض — بالنسبة للوضع فى مصر — ان التأمين الاجبارى لايصلح مبررا للقول بتطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة .

وتفصيل الامر ، أن الشروط العامة الملحقة بقرار وزير المالية الصادر تنفيذا للمادة الثانية من قانون التأمين الاجبارى ، قد استبعدت بعض الاشخاص من الاستفادة من الضمان (٣) .

ولكن ذلك غير مقبول وينسحب عليه ما قلنـاه بالنسبة لاستبعادات مماثلة فى القانون الفرنسى .

وبالاضافة الى ذلك ، قد يعترض ايضا بأن الشروط المذكورة قد استثنت من الضمان ركاب السيارة الخاصة والموتوسيكل الخاص وهم ركاب بالمجان غالبا ، وعليه فان فكرة التأمين الاجبارى سوف تكون مجردة من الفاعلية باعتبارها مبررا لتطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة . وتقديرى ، أن اعتراضا مثل هـذا وان كان امرا منطقيا حقا لانه يتفق مع ما تضمنته الشروط المشار اليها ، فان ما يتنـافى مع

---

(1) VASSAS : chron, Gaz. Pal. 1963-2-38, notamment P. 38

(٢) M L'avocat générale SCHMELCK . conclusions sous cass Nix. 20-12-1968 . D. 1969, p. 37 notamment p, 39, No. 1 (C.)

(٣) فقد ورد فى هذه الشروط ان التأمين لايغطى المسئولية المدنية الناشـئة عن الوفاة او اية اصابة بدنية تلحق اى شخص وجاء فيها ايضا ان هـذا الالتزام يسرى من غير ركابها اما كانت السيارة او كانوا من ركاب السيارات الواردة فى الفقرة (أ) .

والسيارات الواردة فى الفقرة (أ) فى هذه الشروط هى سيارات الاجرة وتحت الطلب ونقل الموتى . والواضح أن هؤلاء لايستبعدوا من الضمان اذا كانوا ركابا فى غير سيارات الاجرة وتحت الطلب ونقل الموتى . فاذا كانوا ركابا فى سيارة خاصة بالمجـان فلا يشملهم الاستبعاد ويستفيدون من الضمان . وهذا رد آخر على الاعتراض .

المنطق تفرقة لا مبرر لها تضمنتها هذه الشروط بين ركاب السيارة الخاصة والموتوسيكل الخاص دون ركاب باقى أنواع السيارات . وقد انتقدناها من قبل .

٣١٥ — ولم يكن من المستغرب اذن أن تجىء بعض أحكام القضاء البلجيكى بما نود التوصل اليه من اعتبار التأمين مبررا جوهريا لتطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة . فقد اتجهت محكمة استئناف بروكسل فى حكم بتاريخ ١١ ديسمبر سنة ١٩٢٦ الى القول — استنادا الى فكرة التأمين ولم يكن قد صار اجباريا بعد — بتطبيق المادة ١٣٨٤ الخاصة بالمسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة (١) .

وجاء فى قضائها أن الناقل مجاملة يكون مسئولا عما اصاب الراكب معه كذلك ، على اساس المادة ١٣٨٤ مدنى الخاصة بالمسئولية عن الاشياء ، ذلك لثبوت عيب فى السيارة ويتمثل فى تحطم عجلة القيادة . ولا يستطيع هذا الناقل التخلص من المسئولية الكاملة عن الحادث الا باثبات أن الراكب قد اعفى الناقل — جزئيا على الاقل — من المسئولية عن فعل الشىء الموجود فى حراسته .

ولكن ، لما كان لايوجد — على حد قول المحكمة — اتفاق صريح بهذا الاعفاء ، فانها لجأت الى القول بوجود اتفاق ضمنى بين الناقل والراكب ، يتنازل بمقتضاه الاخير عن التمسك بالمادة ١٣٨٤ مدنى .

ولكن المحكمة اتجهت بعد ذلك الى القول — وهذه هى النتيجة التى تهمنا — أنه اذا كان الناقل قد اكتتب تأمينا من المسئولية المنصوص عليها فى المادة ١٣٨٤ ، فان الراكب له الحق فى الرجوع عليه بموجب هذا النص ، ولكن فى حدود مبلغ التأمين . وكان سندها فى ذلك — على حد ما جاء فى الحكم — أن العدالة تقتضى القول بأن الراكب لم يلق على عاتق الناقل مسئولية المادة ١٣٨٤ الا فى الحدود التى يقوم فيها المؤمن بتغطية الناقل .

ولقد اكدت المحكمة نفسها هذا الاتجاه بعد ذلك أيضا . فقد قضى ، بانه فى حالة النقل المجانى ، فانه يتعين — وفق مقتضيات العدالة — أن

---

(1) Cour d'app. DE BRUXELLES : 11-12-1926 . Belg. Jud. 1927, P. 264.

تعترف أن اتفاقا قد أبرم بين الناقل والراكب يتعهد بمقتضاه الاول ضمنا وفى حدود مبلغ التامين بضمان المسئولية التقصيرية الناتجة من المادتين ١٣٨٢ ، ١٣٨٤ مدنى (١) .

٣١٦ ــ خلاصــــة :

بعد كل ما تقدم ، فاننا نستطيع القول بأن تطبيق المســئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة ، هو مجال صحيح لتطبيق هذه المسئولية . فاذا ما أصيب الراكب من جراء حادث وقع له فاننا نكون بصدد : شخص من الغير اصابه ضرر من شىء وعلى الراكب المضرور أن يثبت تدخل السيارة التى يستقلها تدخلا ايجابيا فى احداث الضرر .

كذلك لا محل للاعتراض بأن فى ذلك تشديد على المجامل . والواقع ان ذلك مردود بأن الناقل لن يتحمل العبء النهائى للمسئولية المدنية متمثلا فى التعويض المــالى ، وذلك فى ظل نظام اجبارى للتأمين .

ونذكر فى هذا المقام ، بملاحظة اوردناها فى تمهيد هذا المطلب وتتعلق بامكان تطبيق المسئولية عن فعل الحيوان المنصوص عليها فى المــادة١٧٦ مدنى مصرى (١٣٨٥ مدنى فرنسى) فى النقل مجاملة .

فاذا كان المصاب راكبا على سبيل المجاملة فى عربة يجرها حيوان (جواد مثلا) وهو أمر منتشر عملا فان الراكب المصاب يستطيع الاستفادة من قواعد المسئولية عن فعل الحيوان (٢) .

كذلك ، قد يتصور أن يكون المصاب راكبا على ظهر دابة بالمجــان دون أى مقابــل ، ولاشــك انه يستطيع الاســتفادة أيضــا بقواعــد المسئولية تلك .

---

(١) Cour d'app. DE BRUXELLES : 29-6-1928 Rev. gén. ASS. et Respons. Giv. 1929, No. 350

(٢) انظر نقد هــذا الرأى :

RENARD — PAYEN . "responsabilité du fait des animaux" J, CL. Respons. Civ. 1970, fasc. vd. No. 62.

المطلب الثاني

تطبيق القضاء الفرنسي للمسئولية عن الاشياء في النقل مجاملة

٣١٧ — تمهيد وتقسيم :

قدمنا مبرراتنا لتطبيق المسئولية عن الاشياء والمسئولية عن فعل الحيوان في النقل مجاملة .

وفي الحق ، فانه اذا كانت محكمة النقض الفرنسية كانت قد اتجهت سنة ١٩٢٨ — وقد جانبها الدليل من القانون — الى عدم تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة ، فان المتتبع لاحكام القضاء الفرنسى يجد أن هناك أحكاما على صعيد قضاء الاستئناف كانت تقضى الى جانب تطبيق قواعد هذه المسئولية في النقل مجاملة . بل واكثر من ذلك فان في أحكام النقض الفرنسية ذاتها ما نستطيع أن نستخلص منه انها قضت بتطبيق قواعد المسئولية تلك قبل التاريخ ايضا .

صحيح أن محكمة النقض الفرنسية قد اتجهت بعد سنة ١٩٢٨ الى تقديم مساعدتها للراكب المضرور بتسهيل مهمته فى اثبات خطأ الناقل مجاملة ، وكان تتولها سنة ١٩٦٢ باستخلاص خطأ هذا الناقل من ظروف الحادث وفقد السيطرة الذى اعتبرته خطأ في حد ذاته . وهو ما أسميناه — في القسم الاول من الرسالة — بنظام الخطأ الواقعى الذى رأينا فيه قرينة على خطأ الناقل .

ومع ذلك ، فانه على الرغم من الانتقادات التى توجهت الى هذا النظام ، فانه كان العامل الجوهرى الذى ادى الى تطوير العقلية القضائية في فرنسا نحو تحقيق حماية افضل للراكب مجاملة بتطبيق المسئولية عن الاشياء .

حقا ، لقد فعل قضاء الاستئناف وأيدته النقض باحكام ثلاثة للدائرة المشتركة بها في ٢٠ ديسمبر سنة ١٩٦٨ .

وترتيبا على ما تقدم ، فاننا سوف نقسم دراستنا في هذا المطلب الى فرعين :

الفرع الاول : موقف القضاء الفرنسى قبل سنة ١٩٢٨ .

الفرع الثانى : تطور القضاء الفرنسى بعد سنة ١٩٢٨ .

الفــرع الاول

موقف القضاء الفرنسي قبل سنة ١٩٢٨

٣١٨ — تمهيد وتقسيم :

نعرف ان القضاء الفرنسي قد درج في احدى المراحل على التفرقـــة — بشأن تطبيق المسئولية عن الاشياء — بين فعل الانسان وفعــل الشيء وفي حوادث السيارات ، لم يكن يطبق قواعد هذه المسئولية الا اذا كان الحادث قد وقع من السيارة ذاتها دون تدخل الانسان . واول ما يــلاحظ ان هذا القضاء لم يكن يميز — بشأن تطبيق قواعد المسئولية عن الاشياء شريطة التفرقة السابقة — بين الحوادث التي تقع للمــسار وتلك التي تقع للراكب بالمجان . والدليل على ذلك أن بعض احكام الاستئناف قد اتجهت — وذكرنا ذلك في الفصل الاول من هذا القسم الثاني — الى عــدم تطبيق المسئولية عن الاشياء في النقل مجاملة ، ليس على اســـاس ان النقــل قد تم كذلك أو لاى اعتبار آخر ، وانما على أســـاس التفرقة بين فعل الانسان وفعل الشيء ، وقالت بعدم تطبيقها لانه لم يثبت ان الحادث يرجع الى فعل الشيء .

واذا كان يمكن القول الآن انه كان هناك ارتباط بين استبعاد بعض احكام الاستئناف للنقل مجاملة من المسئولية عن الاشياء وبين ما كان قــد درج عليه القضاء الفرنسي من تفرقة — بشأن تطبيق هذه المسئولية — بين فعل الانسان وفعل الشيء ، فاننا نستطيع القول بأن هنـــاك بعض أحكام استئناف ربطت بين هذه التفرقة وتطبيق المسئولية عن الاشياء في النقل مجاملة ، وقالت بتطبيقها اذا ثبت ان الحادث يرجــع الى عيب في الشيء . ليس هذا فقط ، بل أن احدى محاكم الاستئناف ذهبت الى تطبيق قواعد المسئولية تلك على اساس معيار الشيء الخطر .

وبالاضافة الى ما تقدم فاننا نجد احكاما للنقض الفرنسية قبل سنة ١٩٢٨ ذهبت فيها الى تطبيق المسئولية عن الاشياء في النقل مجاملة .

وفي ضوء التمهيد السابق ، فان دراستنا لموقف القضـــاء الفرنسي وتطبيق المسئولية عن الاشــياء قبل سنة ١٩٢٨ سوف تتناول المســائل الآتيــــة :

نتناول أولا كيف أن بعض محاكم الاستئناف في فرنسا قد ذهبت الي

تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة ، اذا كان الحادث الذى اصيب منه الراكب يرجع الى عيب فى الشىء .

ونتناول ثانيا اتجاه احدى محاكم الاستئناف هناك الى تطبيق هذه المسئولية فى ذلك النطاق على اساس معيار الشىء الخطر .

ونتناول ثالثا اتجاه محكمة النقض الفرنسية الى القول بتطبيق قواعد المسئولية المشار اليها فى النطاق المذكور .

اولا — فعل الشىء شرط تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة :

٣١٩ — ليس ثمة شك فى أن كثيرا من احكام قضاء الموضوع فى فرنسا قد استقر على تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة .

وتقديرى ، أن ذلك يرجع الى ارتباط بين تطور المسئولية عن الاشياء بصفة عامة فى فرنسا وبين تطبيقها فى حوادث السيارات التى تقع للمار وما لحقه من تطور مر بضرورة اثبات عيب فى الشىء والتفرقة بين فعل الانسان وفعل الشىء .

٣٢٠ — فعلى أساس فكرة العيب فى الشىء :

قضت محكمة استئناف ليون بتطبيق المادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى (١٧٨ مدنى مصرى) وقررت على اساسها مسئولية مالك السيارة فى مواجهة الراكب مجاملة معه فى سيارته ، عن الحادث الذى نتج عن كسر عجلة القيادة (١) .

ونذكر من حيثيات الحكم ما يؤكد ذلك :

« ... حيث ان RATEAU (الناقل) يسأل على اساس المادة ١٣٨٤ مدنى ، وأنه مالك السيارة التى اخذ بها BIAHCHI (الراكب) مكانا على سبيل المجاملة ، ولم تذهب عنها حراسته ، وان هذه المادة تنشىء cree على عاتق مالك الشىء قرينة خطأ عامة ومطلقة generale et absolue ، وان القرينة لا تسقط الا باثبات القوة القاهرة او خطأ الغير ، فانه لا محل لاضافة تفرقة الى القانون لا تتضمنها نصوصه او للقول بعدم المسئولية فى الحالة التى يسمح فيها المالك للغير باستعمال سيارته على سبيل المجاملة دون ان يتخلى عن الحراسة ، وأن هذا الحل

(١) LYON : 27-10-1921 : Res. Pér. ASS. 1922, P. 172.

الذي يفرضه القانون لا يتنافى مع العدالة ، اذ لايكفى ان يقوم مالك السيارة بنقل صديق له فى سيارته على سبيل المجاملة كى يعفى من المسئولية .

والمعنى الواضح لهذا الحكم هو تطبيق المسئولية عن الاشياء بالنسبة لما يقع من حوادث فى نقل الاشخاص مجاملة .

اما وقد كان ذلك حاصل هذا القضاء ، فان ما يعنينا هنا هو تحديد الاسس التى استند عليها فيما آتى به . هذه الاسس نستطيع ان نوجزها على النحو التالى :

(أ) ان نص المادة ١٣٨٤/١ مدنى فرنسى يتضمن قرينة خطأ عامة ومطلقة . وعليه فان القول بعدم تطبيقها فى النقل مجاملة هو أمر يتنافى مع النص الذى لم يتضمن اى تفرقة بشأن تطبيقه .

(ب) ان قيام الناقل — والفرض انه الحارس — بنقل شخص على سبيل المجاملة لا ينفى عنه صفة الحراسة ، ويظل مسئولا على هذا الاساس ما لم يثبت القوة القاهرة أو الحادث المفاجىء .

(ج) ان القول بعدم تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة ، معناه ان صفة المجاملة هذه تعفى الحارس من مسئوليته وهذا يتعارض مع النص .

وقد اكدت استئناف باريس هذا الاتجاه حين قضت — على اساس المادة ١٣٨٤ مدنى فرنسى — بمسئولية مالك السيارة عن الحادث الذى نتج عن تحطم عجلة القيادة وترتب عليه اصابة الراكب مجاملة (١) .

وبموجب هذا الحكم الغت حكم محكمة MELUN المدنية لأول درجة الذى قرر عدم مسئولية الناقل مجاملة عما أصاب الراكب نظرا لعدم ثبوت خطئه .

وجاء فى حيثيات حكم الاستئناف :

« حيث ان السيدة GOUILLIER اخذت مكانا على سبيل المجاملة فى سيارة PARISOT (الناقل) واصيبت فى حادث على اثر اصطدام السيارة بشجرة نتيجة لتحطم عجلة القيادة » .

PARIS : 7-4-1922 : Rec. Pér. ASS. 1922, P. 273. (١)

« وحيث أن السيارة فى حراسة (الناقل) الذى يقودها ، وأنه تقع على عاتقه بمقتضى أحكام المادة ١٣٨٤ مدنى قرينة خطأ لا تسقط الا باثبات القوة القاهرة او الحادث المفاجىء او خطأ من المضرور تسبب بمفرده فى وقوع الحادث ، فان (الناقل) يكون مسئولا لانه لم يثبت الحادث المفاجىء الذى ادعى أن الحادث يرجع اليه » .

وحاصل ما تقدم يقتضينا القول ان القضاء الفرنسى قد درج فى مرحلة على تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة لان الحادث يرجع الى عيب فى السيارة (١) .

٣٢٢ — واخيرا ، فاننا نؤكد ما سبق بحكم آخر لاستئناف باريس فى ٩ مايو سنة ١٩٢٥ ، قضى بأن « الحادث الذى يرجع الى انفجار اطارات السيارة يرتب مسئولية حارسها وفق أحكام المادة ١/١٣٨٤ مدنى ، وان هذه المسئولية تقوم فى مواجهة الاشخاص المنقولين بالمجان » .

واضافت المحكمة : « أن الشخص الذى يقبل الركوب فى سيارة لا يجهل المخاطر التى تنطوى عليها هذه الوسيلة من وسائل النقل ، ومن المناسب — على حد قول المحكمة — أن نأخذ فى الاعتبار قبول المسافر للمخاطر اذا كان هذا المسافر قد أصيب فى حادث سببته السيارة ذاتها ، وذلك عند تقدير التعويض » (٢) .

ومن تقصى هذا القضاء ، فان نتائجا نستخلصها منه نوجزها فيما يلى :

(أ) ان المحكمة قد اجازت للراكب مجاملة الاحتجاج ضد الحارس بقواعد المسئولية عن الاشياء .

---

(١) وفى نفس الاتجاه كان قضاء استئناف اكس :

AIX : 4-1-1923 : Rec. Pér ASS. 1923, P. 298.

ذهبت المحكمة الى تطبيق المسئولية عن الأشياء فى النقل مجاملة .

انظر ايضا :

Cour d'app. DE LYON : 14-10-1922 : Rec. Pér. ASS. 1923, P. 23 24-3-1923 : Rec. Pér. ASS. 1923, p. 299 27-3-1944 : Rec. Pér. ASS. 1924, P. 277

(٢) PARIS : 9-5-1925.

مشار اليه من قبل .

(ب) أن قضاء المحكمة واضح فى خصوص استناده الى فكرة « فعل الشيء » كشرط — درج عليه القضاء فى ذلك الحين — لتطبيق المسئولية عن الاشياء .

(ج) أن المحكمة اوجبت ضرورة اخذ قبول الراكب للمخاطر فى الاعتبار عند تقدير التعويض .

ثانيا — الشيء الخاطر وتطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة :

٣٢٣ — على اساس فكرة الشيء الخطر ، ورفض التفرقة بين فعل الانسان وفعل الشيء ، كان قضاء محكمة استئناف شامبرى فى ٢٦ اكتوبر سنة ١٩٢٦ بتطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة(١) .

ونورد من حيثيات الحكم ما هو كفيل بابراز أسس قضائها :

« حيث أن محكمة الدرجة الاولى قالت — بحق — بتطبيق المادة ١٣٨٤ ، فان القرينة التى تتضمنها ضد حارس الشيء غير الحى الذى أحدث ضررا للغير ، تنطبق فى حوادث السيارات ، ولا اعتراض على ذلك بأن الحادث يرجع الى فعل الانسان لا الى فعل الشيء ، لان شيئا غير حى ، خاصة اذا كان آلة تنطوى على خطورة خاصة ، يمكن أن يتسبب فى وقوع حادث دون خطأ ممن يتولى القيادة .... » .

وجاءت أحكام القضاء البلجيكى الى جانب تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة على أساس فكرة العيب فى الشيء . فقد قضت محكمة استئناف بروكسل فى ١٤ يوليو سنة ١٩٢٧ بمسئولية الناقل مجاملة عما أصاب الراكب من جراء حادث وقع له اثناء نقله نتيجة وجود عيب فى السيارة كان ماثلا فى كسر عجلة القيادة . واستندت فى ذلك الى أن التزاما قانونيا يقع على عاتق الحارس بمنع الشيء من الاضرار بالغير(٢) .

---

(١) Cour d'app. DE CHAMBÉRY : 26-10-1926 : Gaz. Pal. 1927-1-171

(٢) BRUXELLES : 14-7-1927 : Rev. gén. ASS. Respons, Civ 1927, No. 148

٣٢٤ ـ ثالثا ـ تطبيق النقض الفرنسية للمسئولية عن الاشياء :

عرفنا أن مجلس الدولة الفرنسى قد ذهب فى سنة ١٩٢٦ الى القول بضرورة اثبات الخطأ التقصيرى للناقل مجاملة حسب المـادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى ، وذلك حتى تترتب مسئوليته .

واذا كانت محكمة النقض الفرنسية قد اتبعت قضاء المجلس فى سنة ١٩٢٨ ، فان فى قضائها فى الفترة السابقة مباشرة على هذا الاتباع (١٩٢٦ ـ ١٩٢٨) ما يدفعنا الى القـول بأنها كانت الى جانب تطبيق المسئولية عن الاشياء (مادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى) فى النقل مجاملة .

ولمـا كان الأمر كذلك ، فانه يتحتم علينا الآن ابراز موقف النقض الفرنسية قبل اتباع مجلس الدولة بعد أن عرضنا فى الباب الاول من هذا القسم موقف المجلس واتباعها له .

وفى سبيل ذلك فاننا سوف نتناول حكما لدائرتها المدنية نستخلص منه قولها بتطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة .

حكم الدائرة المدنية بمحكمة النقض الفرنسية فى ٢٦ اكتوبر سنة ١٩٢٧ :

٣٢٥ ـ لقد قررت ـ بموجب هذا الحكم ـ الغاء حـكم استئناف ROUEN (١) الذى كان قد رفض تطبيق المـادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى بالنسبة لحادث وقع لراكب اثناء نقله مجاملة .

وقالت الدائرة « ان قرينة الخطأ المنصوص عليها فى المادة ١/١٣٨٤ مدنى ضد حارس الشىء الذى أحدث الضرر للغير ، لاتسقط الا باثبات القوة القاهرة أو الحادث المفاجىء أو السبب الأجنبى الذى لابد له قيه ولا يكفى قيامه (الحارس) باثبات انه لم يرتكب أى خطـأ أو ان سبب الضرر لمـا يزل مجهولا » .

---

(١) CASS, Civ. 26-10-1927 : J. ASS. 1928, P. 26.

وكانت محكمة الاستئناف قد قضت برفض دعوى التعـويض التى أقامهـا الراكب مجاملة على أساس المـادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى لعدم ثبوت خطأ الناقل ، وعلى أسـاس المـادة ١٣٨٤ / ١ مدنى فرنسى لان قرينة الخطأ التى يتضمنها هذا النص لاتنطبق ـ على حد قولها ـ الا اذا اثبت أن الشىء قد أحدث الضرر فعلا ، وهو أمر لايوجد فى وقائـع الدعوى ما يدل عليه على حد تعبير المحكمة .

وقالت ايضا : « ان القانون لم يفرق بشأن تطبيق هذه القرينة ، تبعا لمـا اذا كان الشيء الذى سبب الضرر توجهه يد انسان ام لا ، ويكفى ان يتعلق الأمر بشيء خاضع لضرورة الحراسة بسبب ما يمثله من خطورة لغيره » .

ووصلت الدائرة بذلك الى نتيجة وفودها : تطبيق المسئولية عن الاشياء على عاتق حارس السيارة عندما تحدث اصابات قاتلة blesseures mortelles بالشخص الذى اخذ مكانه فيها على سبيل المجاملة بصحبة السائق .

ونستطيع القول الآن ، بأن فى قضاء النقض الفرنسى قبل سنة ١٩٢٨ وهو امر لا يمكن التقليل من شأنه — ما يقطع بجواز تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة ..

واذا كان الامر كذلك ، افلا يمكن القول بأن استبعادها النقل مجاملة من المسئولية عن الاشياء سنة ١٩٢٨ كان يتعارض — بالاضافة الى حكمها السابق فى ٢٦ أكتوبر ١٩٢٧ — مع ما علق أثر حكم لها فى ٢٧ فبراير ١٩٢٩ (١) من قانون اقلاعها عن اى تفرقة بصدد تطبيق المادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى ؟

---

(١) CASS. Civ. 27-2-1929 : D. P. 1929-1-129 S. 1929-1-297

الفـــرع الثـــانى

تطور القضاء الفرنسى بعد سنة ١٩٢٨

٣٢٦ — تمهيد وتقســيم :

ذكرت من قبل أن قضاء النقض الفرنسية الخاصة بفقد السيطرة والخطأ الواقعى كان العامل الجوهرى الذى ادى تطوير العقلية القضائية فى فرنسا نحو تحقيق حماية افضل للراكب مجاملة بتطبيق المسئولية عن الاشـــياء .

ولمـــا كنت قد ذكرت من قبل ان قضاء الخطأ الواقعى هذا يتضمن من الناحية العملية قرينة على خطأ الناقل تقترب فى قوتهـــا من قواعـــد المسئولية عن الاشياء ، خاصـــة فيما يتعلق بأعفـــاء المضرور من عبء الاثبات واسباب الاعفاء ، فان ارهاصات بدأت تطفو على مسرح قضاء الموضوع فى فرنسا — تأثرا بقضاء الخطأ الواقعى — تتعلق بالعدول عن قضاء النقض الفرنسية الثابت منذ سنة ١٩٢٨ بخصوص استبعاد النقـــل مجاملة من المسئولية عن الاشياء . ولكن كيف كان ذلك ؟

نعرض فى هذا المقـــام ، أول حكم هام تعارض فيه محكمةاستئناف باريس قضاء النقض الفرنسية السابق لتقضى صراحة بتطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة .

ومبعث اهميته ، أن حكم الدائرة المشتركة لمحكمة النقض الفرنسية بتطبيق هذه المسئولية فى النقل مجاملة فى ٢٠ ديسمبر ١٩٦٨ قد صـــدر — كما سنرى — تأييدا لهذا الحكم برفض طعن بالنقض كان قد وجـــه اليه . ورددت تقريبا نفس الاسباب كما سنوضح فيما بعد .

وقد اصدرت الدائرة المذكورة — فى نفس التاريخ — حكمين آخرين احدهما يتعلق برفض الخطأ الواقعى وضرورة تطبيق المـــادة ١٣٨٤/١ ، بينما يتعلق الاخر بعلاج مشكلة تصادم السيارات فى نطاق تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة .

ونعرض اولا لحكم استئناف باريس ، ثم لأحكام الدائرة المشتركـــة الثلاثـــة .

اولا : حكم استئناف باريس فى ٢٧ يونيو سنة ١٩٦٧ : (١)

٣٢٧ — ان هذا الحكم يستحق فى نظرنا دراسة خاصة لانه يمثل بداية لتغيير موقف القضاء فى فرنسا الذى كان قد استقر منذ سنة ١٩٢٨ بشأن مسئولية الناقل مجاملة .

فقد قررت المحكمة بمقتضاه مبدأ مؤداه تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة . وليس من شك فى انها قد تأثرت فى ذلك بافتراض النقض الفرنسية خطأ الناقل مجاملة فى نطاق فكرة الخطأ الواقعى كما ذكـرت .

اذ ان ذلك — الى جانب بعض المبررات التى سوف نستخلصها من حكمها — قد أبرز امامها : امكان القول بمسئولية الناقل مجاملة دون ان يقوم الراكب المصاب باثبات خطئه ، وان هذا الحل يتفق مع المبادىء الحديثة للمسئولية المدنية التى تهدف الى ضمان تعويض المضرور ، خاصة فى ظل نظام التأمين الاجبارى .

فما هو اذن مضـمون هـذا الحكم والمبادىء التى ينطوى عليهـا والاسس التى يقوم عليها ؟

مضمون الحكم :

٢٣٨ — لقد جاء فى حيثيات الحكم ما يلى :

« حيث انه لايوجد اى نص أو مبدأ قانونى يتضمن ما يفيد ضرورة عدم تمسك الراكب مجاملة بالمـادة ١٣٨٤/١ مدنى .

« وحيث أن الاشتراك فى استعمال السيارة لا يمكن أن يؤدى الى ذلك بحجة علمه (الراكب) بالمخاطر التى عرض لها نفسه .

« وحيث ان كل حارس فى حالة التصادم يستطيع الحصول من الاخر على تعويض كامل عما أصابه من ضرر ، فان معاملة الحارس والراكب مجاملة معاملة مختلفة هو أمر لا يتفق مع العدالة » .

لمـا كنت قـد ذكرت فى البـداية المبدأ الذى جـاء بـه الحـكم ويتمثل فى تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة ، فاننا نتسائل الآن عن الأسس التى استند اليها ؟

(١) PARIS : 27-6-1967 : D. 1963, J. P. 130. note SAVATIER-J.C. P. 1968-2-15487, note, BORE.

٣٢٩ — أسس ما جاء به هذا الحكم من مبدأ :

(١) المحكمة قد استندت الى أن النص الذى يقرر المسئولية عن الاشياء وهو نص المادة ١٣٨٤/١ مدنى فرنسى (١٧٨ مدنى مصرى) لم يتضمن اى تفرقة بشأن من يجوز له أن يستفيد منه .

ومن هنا كان تعارض القول بعدم استفادة الراكب مجاملة بالمسئولية عن الاشياء مع هذا النص .

ولاشك فى تأييدنا لها فيما قضت به وما استندت اليه فى تقريره . فمن المسلم به أنه يجوز للغير الذى أصابه ضرر من شىء أن يرجع — اذا ما توافرت شروط أخرى — على حارسه بالتعويض بموجب هذا النص . ولما كنت قد ذكرت من قبل أن الراكب مجاملة من الغير على أساس أنه لاتربطه بحارس السيارة أى علاقة تعاقدية وعلى أساس أن المقصود بالغير هو كل شخص آخر غير الحارس وهو أمر ينطبق على هذا الراكب ، فانه لاشك فى استفادته من ذلك النص الخاص بالمسئولية عن الاشياء .

(٢) ان المحكمة استندت ايضا — كما هو واضح من حيثيات حكمها — الى أن مجاملة النقل ليس من شأنها أن تؤدى الى عدم تطبيق المسئولية عن الاشياء اذا ما أصيب الراكب . وتكون بذلك قد هدمت ما استندت اليه النقض الفرنسية سنة ١٩٢٨ فى عدم تطبيق المسئولية تلك فى هذا المجال .

(٣) ان التوفيق كان حليف محكمة استئناف باريس فيما قضت به . فقد رفضت تأثير « علم الراكب بالمخاطر » على مسئولية الناقل مجاملة باعتباره حارسا .

(٤) أن المحكمة قد استندت أيضا الى انه لما كان كل حارس فى تصادم وقع بين سيارتين ، يستطيع ان يحصل من الاخر على تعويض عما أصابه من ضرر على أساس المسئولية عن الاشياء ، فان العدالة تقتضى الا يختلف الامر اذا كان أحدهما ناقلا على سبيل المجاملة ومسئولا تجاه الراكب معه .

وفى النهاية ، فانه يمكن القول ، بأنه بالاضافة الى تأثر النقض بقضاء الاستئناف السابق وعدولها عن قضائها الذى ظلت تابعة فى اساره

مدة طويلة ، فان فاعلية قضاء الاستئناف هذا قد امتدت لتؤثر على احكام اخرى (١) .

ثانيا : احكام الدائرة المشتركة لمحكمة النقض الفرنسية في ٢٠ ديسمبر سنة ١٩٦٨ :

٣٣٠ — رأينا أن محكمة استئناف باريس قد قررت تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة . وعلى اثر طعن بالنقض فى هذا الحكم قررت محكمة النقض الفرنسية تأييد هذا الحكم وذلك بحكم لدائرتها المشتركة فى ٢٠ ديسمبر ١٩٦٨ . وقررت فيه تطبيق المسئولية عن الاشياء . هذا الى جانب حكمين آخرين لها فى نفس التاريخ بخصوص النقل مجاملة ايضا .

---

(١) فقد اتبعت هذا الاتجاه محكمة باريس الابتدائية فى حكمين لاحقين لحكم استئناف باريس المذكور فى المتن ولكنهما قد صدرا قبل حكم الدائرة المشتركة متضمنا نفس الاتجاه فى ١٩٦٨/١٢/٢٠ فقضى بحكم فى ١٩٦٧/١٢/١٢ بأن عدم تطبيق المسئولية عن الاشياء بحجة أن المدعى كان راكبا على سبيل المجاملة وأن مجانية النقل تتطلب ذلك ، انما هو أمر لايستند الى أساس قانوني ويرتب نتائج ضارة .

Trib. gran. inst DE PARIS : 12-12-1967 Gez. Pal. 1968 Somm P, 29

— وقضى ايضا بحكم فى ١٩٦٨/٣/١ بتطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة وان كان ذلك بالنسبة لتصادم السيارات . وجاء فى هذا القضاء :

(أ) انه لايوجد اى نص او مبدأ قانونى يمنع المدعى بالتعويض ، وهو راكب على سبيل المجاملة فى سيارة دخلت تصادم مع اخرى وظلت اسباب هذا التصادم مجهولة ، من مطالبة ناقله بتعويض كامل على أساس المادة ١/١٣٨٤ مدنى .

(ب) انه لايوجد اى نص يؤدى الى القول بان مجانية النقل تنشيء على عاتق الراكب المضرور — بحجة قبوله المزعوم للمخاطر — قرينة مؤداها نزوله عن التمسك ضد ناقله على سبيل المجاملة بغير المادة ١٣٨٢ مدنى حيث يشترط اثبات الخطأ .

(جـ) انه لما كان كل حارس فى التصادم بين سيارتين يستطيع الحصول من الاخر على تعويض على أساس المادة ١/١٣٨٤ مدنى ، فان اختلاف معاملة الراكب مجاملة قضاءا بغير ذلك يتنافى مع العدالة .

Trib. gran. inst. DE PARIS : 1-3-1968 : Gez. Pal. 1968-Somm. P. 28

ونستعرض هذه الاحكام وما تضمنته من مبادىء فيما يلى :

٣٣١ — الحكم الاول :

لقد صـــدر حكم بمناسبة نظر طعن بالنقض ضـــد حكم استئناف باريس فى ٢٧ يونيـــة ١٩٦٧ الذى قضى بالزام الناقل بتعويض الراكب مجاملة على اساس المـــادة ١/١٣٨٤

وكان مبنى الطعن ان هذا النص لم يخصص لحمـــاية من اصـــابه ضرر من شيء اشترك فى استعماله وهو على علم بالمخاطر التى يعرض لهـــا نفســـه .

وجاء حكم الدائرة المشتركة لمحكمة النقض الفرنسية مؤيدا للحكم برفض الطعن ، وجاء فى حيثياته :

« حيث ان السيارة التى نقل فيها (الراكب) بالمجان قد انحرفت عن الطريق فى منعطف واصطدمت بالرصيف مما ترتب عليـــه اصـــابة الراكب الذى اقام دعوى بالتعويض .

« وحيث ان الحكم (الاستئناف) قد عيب عليه قبوله الدعوى المبنية على نص المـــادة ١/١٣٨٤ مدنى ، بحجة أن هذا النص قد خصص لحماية من أصابه ضرر من شيء لم يشترك فى استعماله ، ولايستفيد منه من طلب او قبل الاشتراك مجاملة فى استعمال الشيء وهو على علم تام بالمخاطر التى سوف يعرض لها نفســـه .

« ولكن حيث ان المسئولية الناتجة عن نص المـــادة ١/١٣٨٤ مدنى يمكن أن يحتج بها من جانب الراكب مجاملة ضد حارس الشيء ما لم ينص القانون على خلاف ذلك ، فان محكمة الاستئناف ، وقد جاء قضاؤها على هذا النحو ، لاتكون قد خالفت النصوص » .

والمعنى الواضح لهذا الحكم ، خاصة الفقرة الاخيرة ، أنه يجـــوز للراكب مجاملة التمسك بقواعد المسئولية عن الاشياء ضد حارس السيارة وكان سنده فى ذلك أن النص القانونى المقرر لهذه المسئولية لم يتضـــمن ما يفيد عدم تطبيقها فى هذا المجال (١) .

---

(١) مشار اليه من قبل ص CASS. ch. Mix. 20-12-1968

(٢) وقد جرى قضاء الدائرة المدنية على ذلك . انظر :

CASS. Civ. 4-3-1970 : Bull. Civ. 1970-2-62. No 79

— ومع ذلك فقد رفضت الاخذ به محكمة استئناف بو فى ٢٠ يناير سنة ١٩٦٩ ، وقد ورد ذلك فى حكم النقض الفرنسية الذى الغـــاه .

ويتضح من ذلك اذن أن حكم استئناف باريس فى ٢٧ يونيو سنة ١٩٦٧ كان مدعاة لاثناء النقض الفرنسية عن قضائها بعد اصرار استمر قرابة أربعين عاما .

٣٣٢ — الحكم الثانى :

فى حادث أصيب فيه راكب على سبيل المجاملة ، أصدر قضاء الاستئناف حكما جاء على نحو يؤيد ما قضى به قضاء الدرجة الاولى فى خصوص تطبيق المادة ١٣٨٤/١ مدنى فرنسى .

فقد قضت محكمة استئناف اكس بمسئولية الناقل مجاملة على أساس المادة ١٣٨٢ ، لان انزلاق derapage السيارة الذى ادى الى وقوع الحادث يرجع — على حد قولها الى أن السائق قد فقد سيطرته على السيارة ، وهذا يعتبر خطأ . اى انها قضت بمسئولية الناقل مجاملة على أساس فكرة الخطأ الواقعى .

وقد طعن بالنقض فى هذا الحكم وكان مبنى الطعن أن انزلاق السيارة على طريق معبد ومنزلق بفعل الامطار لا يعنى بالضرورة أن الحادث يرجع الى خطأ الناقل . وعلى ذلك فان الراكب يلتزم باثبات هذا الخطأ .

وقد رفضت الدائرة المشتركة لمحكمة النقض الفرنسية فكرة الخطأ الواقعى . وكان ذلك نتيجة لحكمها الاول الذى قالت فيه بتطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة .

وجاء فى حيثيات الحكم :

« حيث ان محكمة الاستئناف قد قضت ، من أجل ترتيب مسئولية الناقل على أساس المادة ١٣٨٢ مدنى ، بأن انزلاق السيارة يرجع بالضرورة الى فقد السائق لسيطرته على السيارة .... فانها باستنادها

انظر : CASS. Civ. 13-1-1971 : D.1971, somm. P. 76

— ومع ذلك فقد سلكت نفس الاتجاه بتطبيق المسئولية عن الاشياء محكمة باريس الابتدائية فى حكم بتاريخ ١٩٧٠/٥/٢٢ وكان ذلك بصدد النقل الجوى مجاملة .

وقالت : ان المسئولية المنصوص عليها فى المادة ١٣٨٤/١ يمكن ان يحتج بها ضد حارس الشيء من جانب المسافر الذى نقل على سبيل المجاملة . وقررت مسئولية الدولة باعتبارها حارس عن وفاة الراكب فى طائرة عسكرية :

Trib gran. inst. DE PARIS. 22-5-1970.

Gez. Pal. table analat. P. 245, no 4.

الى هذا الاستنتاج القائم على الافتراض للقول بوجود خطأ لم يثبت بصورة مباشرة لم تقدم أساسا قانونيا لقضائها » .

٣٣٣ ـ الحكم الثالث :

رأينا فى القسم الاول عدم ملاءمة النتائج المترتبة على اثبات الخطأ التقصيرى للناقل مجاملة . وعرضنا لذلك بصفة خاصة فى نطاق تصادم السيارات اذا ما ظلت أسبابه مجهولة .

واتضح لنا أن القضاء الفرنسى قد تردد بين اعطاء الراكب مجاملة نصف تعويض ما أصابه من ضرر ويلتزم به حارس السيارة الأخرى التى دخلت فى تصادم مع السيارة التى يستقلها ، وبين اعطائه تعويضا كاملا عن كل ما أصابه يلتزم به حارس السيارة الأخرى أيضا .

وكلا الاتجاهين يؤديان فضـــلا عما أشرنا اليـــه من ضرر للمضرور الراكب ، الى اعفاء حارس هو الناقل ، من مسئوليته عن ضرر أحدثه شىء فى حراسته الأمر الذى لا يتفق مع نصوص القانون والعدالة .

وكان من شأن هذه النتيجة الأخيرة التى تمخضت عن قضاء سنة ١٩٢٨ ، أن تؤدى الى القول بضرورة العدول عن القضاء المذكور واعطاء الراكب مجاملة المضرور الحق فى الاستفادة من المسئولية عن الأشياء حيث يوجب النص .

وكان فى حكم الدائرة المشتركة ، محل تعليقنا البلسم الشافى لمشكلة الراكب مجاملة المضرور فى التصادم حيث خولت له ، نتيجة قولها بتطبيق المـــادة ١٣٨٤/١ فى النقل مجاملة ، الحق فى الحصول على تعويض كامل من الحارسين ، لسقوط مانع هذا الحل والمائل فى عدم امكان رجوع الغير حارس السيارة الأخرى على الناقل لعدم ثبوت خطئه .

فقد أخذ شخص صديقا فى سيارته على سبيل المجاملة وأصيب فى حادث وقع أثناء هذا النقل نتيجة اصطدام السيارة التى بها مع سيارة أخرى . وقال قضاء الموضوع بالزام الغير حارس السيارة الأخرى التى ليس بها الراكب بتعويض كامل عما أصاب الأخير من ضرر من جراء هذا التصادم . واحيلت القضية أمام الدائرة المشتركة على أثر ما توجه بـــه الطاعن (شركة التأمين والحارس الآخر) الى هذا الحكم وكان مبنى الطعن ينحصر فيما يلى :

ان حارس السيارة الأخرى التى دخلت فى تصادم مع سيارة الناقل التى بها صديقه راكبا على سبيل المجاملة لا يلتزم فى مواجهـة الأخير الا بتعويض يقابل نصف ما اصابه من ضرر مادام المضرور لا يستطيع الرجوع على الناقل مجاملة الا على أساس المـادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى ومادام لا يستطيع تبعا لذلك مقاضاة كل من المدعى عليهما على السواء ، والتى نجد مسئوليتهما مصدرها فى نصين مختلفين .

ولما كان هذا هو أساس الطعن ، كان واضحا ان الالغاء هو مصيرحكم الاستئناف هذا على الأقل لسبب مبدئى حيث جاء هذا الحكم مخالفا لمـا استقرت عليه النقض ، حتى ذلك الوقت بصدد التصادم منذ ٩ مارس سنة ١٩٦٢ (١) والذى ينسجم تماما مع ما بنى عليه الطعن المذكور .

ويدور محور قضائها الثابت بخصوص التصادم انـه فى حالة ما اذا ظلت اسـبابه مجهولة أو لم يثبت خطـأ على عاتق اى منهما الحـارس والناقل ، فانه لايجوز لقاضى الموضوع الحكم على الغير حارس السيارة الاخرى بالتزام بالتعويض يقع على عاتقه الا بقدر معين هو النصف .

وكانت تعلة هذا القضاء تكمن فى أن المبدأ الذى يلتزم بمقتضـاه كل مسئول بتعويض كل الضرر يتطلب أن يتوافر للمضرور دعوىيستطيع ممارستها على السواء ضد كل منهما ، وتجيز ، على أسـاس الحلول بقوة القانون فى المـادة ٣/١٣٥١ ، لمن وفى بالكل الرجوع على الملتـزم أو الملتزمين معه بالدفع كل بقدر نصيبه فى هذا الدين المشترك . ولمـا كان الحـال ليس هو فى النقل مجاملة حيث نزل المضرور عن المسئولية بقوة القانون ضد ناقله الأمر الذى يصير معه المضرور ، ولم يثبت خطـأ فى نطاق المـادة ١٣٨٢ مدنى ، مجردا من اى وسيلة يستطيع بهامقاضاة هذا الناقل ، فانه لايستطيع الحصول من الغير حارس السيارة الاخرى الا على نصف تعويض لان الاخير ليس له حق الحلول نتيجـة لوضـع المضرور تجـاه الناقل .

واذا كان الالغاء بالضرورة نصيب حكم الاستئناف الذى قضى بغير ذلك ملزما الحارس الآخر بتعويض كامل ، وهو ما حدث فعلافى خصوص الحكم محل نظر الدائرة المشتركة ، فهل يفهم من ذلك ومما بنى عليـه الطعن ، أن النقض لمـا نزل ـــ بهذا الالغاء ـــ مصرة على قضائها الثابت منذ سنة ١٩٦٢ على الأقل من حيث التعليل ؟

---

(١) مشار اليه من قبل .

ونقول انه بالنظر الى حكم الدائرة المشتركة الثالث ، فان اجابة بالنفى على التساؤل السابق لاشك تفرض نفسها .

والواقع أن اتجاه النقض الجديد فى خصوص التصادم يرفض التزام الغير وحده دون الناقل مجاملة بكامل التعويض وعدم التزام الحارس الآخر دون الناقل بنصف تعويض ، كان نتيجة منطقية لحكم الدائرة المشتركة الاول التى قضت فيه بتطبيق المادة ١٣٨٤/١ فى النقل مجاملة . لانه اذا كان سند قضاءها الثابت منذ ٩ مارس سنة ١٩٦٢ ينحصر فى عدم إلزام الغير الا بالنصف وذلك لانه ، والمضرور لا حق له قبل الناقل لعدم ثبوت خطئه ، فانه ليس له حق الحلول فى حقوق المضرور قبل الناقل . أما وقد زالت هذه العقبة حيث تحققت شروط الالتزام التضامنى التى تطلبتها فى سنة ١٩٦٢ حيث أصبح المضرور يملك دعوى على اساس المادة ١٣٨٤/١ ضد كل منهما ، فانه قد بات من الممكن الزام حارس السيارة الأخرى ، وقد أصبح له حق الحلول ، بتعويض كامل حيث يستطيع بموجب ما أصبح له من حق فى الحلول المذكور ، الرجوع على الناقل بنصيبه . ونفس الامر اذا رجع المضرور على ناقله(١) .

وقد أوضحت الدائرة المشتركة ذلك صراحة فى حكمها الثالث ٢٠ ديسمبر سنة ١٩٦٨ :

« حيث أن قد عاب على الحكم قوله ، على اساس المادة ١٣٨٤/١ ، بمسئولية الاخير (حارس السيارة الاخرى) وشركة التأمين بتعويض كلى عما أصاب المسافر فى السيارة الاخرى لان ادانة مثل هذه لاتكون الا بالنصف ، وان المستأنف عليه ، وهو لايستطيع مقاضاة ناقل الا على أساس المادة ١٣٨٢ مدنى ، فانه لايستطيع مقاضاة المدعى عليهما التى تصدر مسئوليتهما عن نصين مختلفين » .

« ولكن اذا كانت محكمة الاستئناف قد قررت خطأ ، وهذه مسالة لمبواجهها النقض ، بأن دعوى رجوع (الناقل) وشركة التأمين ضد الفاعل المشترك فى احداث الضرر لا يمكن ممارستها الا على اساس المادة ١٣٨٢ لان المضرور راكب على سبيل المجاملة ، فان كل مسئول

---

(١) انظر : BORE : Les arrêts de la ch. Mix. le matiére de transport bénévole. chron. J. C. P. 1969-1-2221, No 25 et 28

يلتزم بتعويض كامل سواء على اســاس المــادة ١٣٨٢ او المســئولية القانونية فى المــادة ١٣٨٤ » .

٣٣٤ ـ نتائج هامة تترتب على هذا الحكم فى خصــوص حق الــراكب مجاملة تجاه الغير فى التصادم نوجزها فيما يلى :

اولا : ان محكمة النقض قد عدلت ـ بحق ـ عن قضائها بعـــدم الزام حارس السيارة الاخرى فى التصادم إلا بنصف تعويض ، الى الزامها الاخير مع الناقل فى مواجهة الراكب المصاب فى التصادم بتعويض كامل .

ثانيا : ومادام الامر كذلك ، فانه أصبح من حق الراكب مجــاملة المضرور فى التصادم مطالبة اى من الحارسين بتعويض كامل . فاذا كان المدعى عليه بالتعويض هو الغير حارس السيارة الاخرى وقام بدفع كل التعويض فانه له الحق فى الرجوع على المشترك معه وهو الناقل بنصيبه فى هذا الدين وهو النصف . بينما كان يمتنع عليه ذلك من قبــل لسبب بسيط لايتمثل كما قيل فى عدم امكان حلول هذا الغير ، وانما يمكن نتيجة لعدم تطبيق المــادة ١/١٣٨٤ على الناقل الذى لم يثبت خطأ فى جانبه : فى انه لم يكن هناك سوى مسئول واحد هو حارس السيارة الاخرى .

الفصــل الثــانى

النقــل بعوض وامكان تطبيق المسئولية عن الاشياء

٣٢٥ — تقسيم :

ان تقييمنا للمسئولية العقدية فى النقل بعوض ، سوف يبدأبانتقادنا لاستبعاده من المسئولية عن الاشياء تأييدا لتطبيقها فيه .

ونتناول فى هذا النقد تفنيد مبررات استبعاد النقل بعوض — على فرض التسليم جدلا بالمسئولية العقدية فيه — من المسئولية عن الاشياء .

ولمــا كان ذلك خطوة اولى فى التقييم المذكور ، فاننا نتطرق منــه بعد ذلك الى خطوة ثانية فيه ، وتتعلق باعتراضنا على أساس المسئولية محل التقييم ونقصد به الالتزام بضمان السلامة فى عقد النقل .

كل ذلك وصولا — وهذه هى الخطوة الثالثة — الى امكان تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل بعوض لان عقد النقل لايشكل عائقا أمام هذا التطبيق ، ولان تطبيق هذه المسئولية كان محلا لتأييد بعض أحكــام القضاء الفرنسى .

اولا : تفنيد مبررات استبعاد النقل بعوض من المسئولية عن الاشياء :

(أ) لقد استند أنصار المسئولية العقدية فى النقــل بعــوض فى استبعاده من المسئولية عن الاشياء الى فكرة « المسئولية العقــدية عن فعل الشيء » ومؤداها — فى نطاق النقل بعــوض — افتراض أن الضرر (وقد أحدثته السيارة) يرجع الى فعل شخصى من الناقل . وذلك لان وجود الشيء فى حراسة الناقل يجعل فعله منسوبا اليه ، ويعتبر فعــل الشيء فى هذه الحالة فعلا شخصيا من الناقل الذى يكون مسئولا عن فعل الشيء الذى فى حراسته مسئوليته عن فعله الشخصى (1) .

ولانوافق على هذا التعليل . فعلى اى أساس نفتــرض أن فعــل الشيء (السيارة مثلا) الذى أحدث الضرر انما يعتبر فعــلا شــخصيا للناقل ؟

(1) انظر : الصده ، المصادر ، ١٩٦٠ ، رقم ٣١٤ ، ص ٣٥٤ — ٣٥٥

نضيف الى ذلك ايضا ، أن افتراضا مثل هذا يتعارض مع استناد انصار المسئولية العقدية للناقل بعوض الى فكرة عدم الخيرة بين المسئولية العقدية والتقصيرية للقول بعدم خضوع الناقل المذكور للمسئولية عن الاشياء .

اذ أن مقتضى عدم الخيرة فى نظر هؤلاء هو عدم تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل بعوض لوجود العقد ومن ثم المسئولية العقدية . وعلى الرغم من أن ذلك سيكون محلا لانتقادنا فيما بعد ، فانه يمكن القول بأن افتراض ان الضرر الذى احدثه الشىء يرجع الى فعل الناقل الشخصى انما يتضمن خلطا بين مسئوليتين لكل منهما مجالها الخاص . وفى هذا يتجسد التعارض المشار اليه .

(ب) وبالاضافة الى ما تقدم ، فان عدم الخيرة هو تعليل غير مناسب لاستبعاد النقل بعوض من المسئولية عن الاشياء . ونقول غير مناسب ، لأن انتقادنا له لا ينصب على فكرة عدم الخيرة فى حد ذاتها لأننا من انصارها مع أغلب الفقه .

ويتضح أنه غير مناسب ، من أنه يتطلب التسليم بالمسئولية العقديه للناقل بعوض على اساس الالتزام بضمان السلامة وهو امر نرفضه على التفصيل الذى سيأتى فيما بعد .

وحتى مع التسليم جدلا بذلك ، فان الاستناد الى عدم الخيرة فى استبعاد النقل بعوض من المسئولية عن الاشياء هو أمر يتعارض مع قضاء ذهب فى مصر الى تطبيق هذه المسئولية فى ذلك النقل استنادا الى فكرة الخيرة .

فقد قضى بأنه « يجوز لطالب التعويض فى حوادث النقل الاستناد الى احد الاساسين : المسئولية التقصيرية أو المسئولية العقديه حسبما يتسنى له ، فاذا ما قصرت وسائله عن اثبات عناصر الاولى أمكنه الاستناد الى الثانية عند توافر أركانها اذ يقوم عقد النقل بما يشتمل عليه من الالتزامات الصريحة والضمنية التى يمكن أن تترتب عليها مسئولية تعاقدية ، الى جانب ما قد يترتب على الحادث الذى نشأت عنه الاصابة من ثبوت خطأ تبنى عليه المسئولية التقصيرية ، ولاشك فى أنه من الجائز قانونا لمن أصابه الضرر فى هذه الحالة أن يطالب بالتعويض على أساس

اى من المسئوليتين طبقا لما يختاره وما يتهيأ له من وسائل الاثبات فيها (١) » .

(جـ) اذا كانت محكمة النقض الفرنسية قد استبعدت النقل بعوض من نطاق المسئولية عن الأشياء بدعوى ان المضرور يجد حمايته فى بنود العقد الذى اشترك بموجبه فى استعمال الشىء ، فاننا نقدم من أحكامها التاليه على الحكم الذى قررت فيه ذلك ما هو كفيل بدحض تلك الحجة .

فقد قضت دائرة العرائض بمحكمة النقض الفرنسية فى ٢٧ فبراير سنة ١٩٢٩ بمناسبة حوادث العمل بأن « القانون لم يفرق بشأن تطبيق قرينة المسئولية عن الأشياء التى نص عليها ، بين ما اذا كان المضرور من الغير أو أنه ليس كذلك بأن كان يرتبط مع حارس الشىء بعقد طالما ان هذا العقد لم ينظم موضوع المسئولية (٢) » .

قد يرد على انتقادنا بأن الحكم المذكور قد اشترط تطبيق المسئولية عن الأشياء فى حالة وجود العقد ، الا يتضمن هذا العقد أى تنظيم لمسئولية المدين .

وتقديرى ، أن هذا الحكم لن يكون له مفعول مؤثر بتأكيد وجهة نظرنا ودحض الرأى المخالف الخاص بعدم تطبيق المسئولية عن الأشياء فى النقل بعوض ، الا بتكملة له نراها فى اثبات أن عقد النقل لا يتضمن أى تنظيم لمسئولية الناقل ، وهو امر سوف نعرض له فى نطاق انتقادنا لوجود الالتزام بضمان السلامة فى عقد النقل .

٣٣٧ — ثانيا : نقد الالتزام بضمان السلامة فى عقد النقل :

لقد اقام القضاء فى فرنسا ومصر ، مسئولية الناقل بعوض على اساس افتراض وجود التزام — لا وجود له — بضمان سلامة المسافر . واذا دققنا النظر ، فانه يمكن القول بأنه لا يوجد شىء من ذلك فى عقد النقل .

ونستند فى ذلك الى ما يلى :

(١) ان عقد النقل ينشىء التزاما بعمل على عاتق الناقل . ويلتزم الأخير بموجبه بالقيام بنقل المسافر .

---

(١) انظر : حكم استئناف اسكندرية فى ٥ فبراير ١٩٥٠ ، مشار اليه فى رسالة الاستاذ الدكتور محمد لبيب شنب ، ص ١٩٦ .

(٢) V. CASS. Civ. 27-2-1929 : op Cit.

ولذا فان ما يشغل الطرفين وقت ابرام العقد ، ليس وقوع الحادث ، وانما هي أمور تتصل بهذا الالتزام مثل : وسيلة النقل الصالحة ، والأجرة ، والمواعيد (١) .

(٢) ان القول بالمسئولية العقدية بعوض على أساس الالتزام بضمان السلامة ، يؤدى الى امكان الاتفاق على تعديل مسئولية هذا الناقل . الا أن المسلم به هو رفض مثل هذا الاتفاق . فكيف تفسر ذلك ؟ تناقض غير مقبول .

(٣) ان القول بالمسئولية للنقل العقدية بعوض على اساس الالتزام يؤدى الى نتيجة أخرى لا تتفق مع مبادىء القانون . اذ أن القول به معناه « أن هناك اتفاقا يهدف الى الحفاظ على شخص المسافر ، ونعرف أن اتفاقا مثل هذا لا اثر له لانه يستهدف حياة الانسان التى لا يمكن أن تكون محلا للالتزام (٢) » .

وبعد كل ما تقدم أفلا يمكن القول بامكان تطبيق المسئولية عن الأشياء فى النقل بعوض ؟

٣٣٨ — ثالثا : تطبيق المسئولية عن الأشياء فى النقل بعوض :

ان انتقادنا لمسئولية الناقل بعوض على أساس الالتزام بضمان السلامة ، وتقويض النتيجة المترتبة عليه متمثله فى عدم تطبيق المسئولية عن الأشياء ، لا يعنى ترك الراكب دون حماية كما لا يؤدى الى تقليلها .

ذلك أنه اذا كان الهدف من القول بهذا الالتزام يتمثل فى ضمان تعويض المضرور ، وهو أمر قد تحقق فعلا عن طريق اعفاء المضرور من عبء اثبات خطأ الناقل ، فاننا نتساءل :

لماذا نلجأ الى افتراض وجود هذا الالتزام توصلا الى تلك الحماية وهناك فى نصوص القانون ما هو كفيل بتوفيرها للراكب المضرور ؟

لماذا لا نطبق قواعد المسئولية عن الأشياء كى يستفيد منها هذا الراكب ؟

---

(١) VAHSTEEIBERGHE : thése. op. Cit. 1905. P. 141,

(٢) COCAT : thése, op, Cit, 1922, P. 54. no 27

أن رداً بالايجاب على هذه التساؤلات يمثل اتجاهنا فى تأييد البعض الذى سبقنا الى ذلك (1) .

ونستند فى ذلك الى ما يلى :

(١) ان الالتزام الناشىء عن عقد النقل هو التزام بعمل لا علاقة له بسلامة المسافر .

وعلى ذلك ، فانه على الرغم من وجود الرابطة العقدية المنشئة لهذا الالتزام بين الناقل والمسافر ، فان كل منهما « يبقى من الغير بالنسبة للحادث الذى يقع (2) » .

(٢) لما كان وجود عقد النقل لايشكل — نتيجة لما تقدم — عقبة ، فانه يتعين القول بتطبيق المسئولية عن الأشياء فى النقل بعوض . لانه لاشك فى توافر شروطها اذا ما اصيب الراكب من جراء حادث وقع له . فنكون بصدد شىء أحدث ضرراً لشخص من الغير . كل ما هنالك أنه يتعين على المضرور أن يثبت مساهمة الشىء فى احداث الضرر .

(٣) ونستند أخيراً الى بعض أحكام القضاء الفرنسى . نعرف أن القضاء — فى فرنسا بصفة خاصة — قد قال بالالتزام بضمان السلامة منذ سنة ١٩١١ ، وبعد وقت لم تكن فيه قواعد المسئولية عن الأشياء قد تبلورت بعد حيث كانت فى مهدها . ليس هذا فقط بل ان تطبيقها فى حوادث السيارات لم يكن قد ثبت بعد .

ولما كان الأمر كذلك ، أفلا يمكن القول بأن تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل بعوض كان الحل الذى سيأخذ به القضاء الفرنسى لو كان نظام المسئولية عن الأشياء قد تبلور أمامه عندئذ ؟

وفى الحق ، فان القضاء الفرنسى قد فعل . فقد قضت احدى محاكم الاستئناف فى فرنسا فى ١٥ ديسمبر ١٩٠٩ — قبل قول النقض هناك

---

(1) انظر من أنصار تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل بعوض :
سليمان مرقس : مشار اليه فى رسالة سعد واصف من التأمين من المسئولية ١٩٥٨ ، ص ٦٢ — ٦٣ .

(2) JESSERAND : le transports, 1926, P. 609, No 881.
V. aussi : COCAT : thése, op. Cit. 1922, P. 133. No 82

وقرر بالالتزام بضمان السلامة ـ بتطبيق المسئولية عن الأشـــياء فى النقل بعوض ، وقررت تطبيق المـــادة ١٣٨٤/١ مدنى فرنسى(١) .

بل واكثر من هذا ، فقد سلكت نفس الاتجاه محكمة استئناف بو ـ بعد قضاء النقض الخاص بالالتزام بضمان السلامة ـ فى٤ ديسمبر ١٩١١ .

وقضت بأن شركة السكة الحديد وهى حارس القطار لا يمكنهـــا التخلص من قرينة الخطأ المنصـــوص عليها فى المـــادة ١٣٨٤/١ مدنى الا اذا ثبت أن الاصابة التى لحقت المسافر ترجـــع الى حادث مفاجىء او قوة قاهرة او سبب أجنبى مثل فعل المضرور أو خطأ الغير (٢) .

---

(١) BESANCON : 15-12-1909 : S. 1910-2-174

(٢) PAU : 4-21-1911 : Gaz. Pal. 1912-1-85

الباب الثالث

العلاقة بين المسئولية عن الاشياء والمسئولية عن فعل الغير فى النقل المجانى

٣٣٩ — تمهيد وتقسيم :

تقدم أن حق الراكب بالمجان فى الحصول على تعويض عما أصابه من ضرر نتج عن حادث وقع خلال نقله قد بات حقيقة حتمية لا مراء فيها وقد خلص الينا ، أن جدلا قد أثير حول الاساس القانونى لحق المضرور المذكور فى الحصول على تعويض .

ورأينا فى هذا الصدد ، أن الامر كان يتوقف فى فرنسا قبل سنة ١٩٦٨ على التفرقة بين وجهين للنقل المجانى . النقل الذى يتم لمصلحة الناقل وقرر القضاء هناك تطبيق المسئولية عن الاشياء بالنسبة للحوادث التى تقع فى نطاقه ، هذا بخلاف النقل مجاملة الذى قرر القضاء هناك تطبيق قواعد المسئولية التقصيرية القائمة على اثبات الخطأ بالنسبة للحوادث التى تقع فى نطاقه ، ليشترط وجوب اثبات هذا الخطأ على عاتق الناقل او تابعه .

الا أن القضاء الفرنسى قد عدل عن ذلك سنة ١٩٦٨ — كما ذكرت من قبل — الى تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة ليسوى بينه والوجه الاول وهو النقل القائم على مصلحة للناقل ، وهو أمر كان محلا لتأييدنا .

ونعلم ان الامر فى مصر يجرى على نحو آخر .

فلم يعرف القضاء فى مصر الا وجها واحدا هو نقل يتم بالمجان دون أى مقابل . أى انه لم يعرف الا النقل مجاملة دون ذلك الذى يتم لمصلحة الناقل . وقرر بشأنه تطبيق المسئولية التقصيرية القائمة على اثبات الخطأ . ويؤيد ذلك اغلب الفقه فى مصر .

وخلاصة كل ذلك انه كان يتعين اثبات خطأ الناقل الحارس فى النقل مجاملة فى فرنسا قبل سنة ١٩٦٨ وهو أمر مازال يمثل الأغلبية فى

بمصر . ولكن القضاء الفرنسى اقلع عن ذلك وقال بتطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة ليسوى بينه والنقل القائم على مصلحة للناقل .

وما نريد الالماح اليه ازاء كل سابق ، أن مسئولية الناقل بالمجان لاتتعلق فى بحثها بالمسئولية عن الفعل الشخصى — كما كان الحال فى فرنسا من قبل وكما هو فى مصر — أو بالمسئولية عن الاشياء — كما هو الحال الان فى فرنسا — وانما تتعلق فوق ذلك بالمسئولية عن فعل الغير وذلك خلال كل مراحل تطور المسألة فى نطاق القضاء الفرنسى والمصرى .

وتفسير ذلك ، أن حوادث النقل بالمجان ليست مقصورة على حالة ما اذا كان الناقل الحارس يتولى قيادة السيارة بنفسه بل انها تشمل ايضا الحالة التى يتولى فيها قيادة السيارة سائق يعمل لدى الحارس وتربطه به علاقة تبعية .

وتأسيسا على ذلك يمكن ان نقول : انه وان كان الخلاف حول تحديد نظام المسئولية الذى يخضع له الناقل بالمجان — بصفة خاصة الناقل مجاملة — قد اتخذ بصفة عامة صورة التزاحم بين قواعد المسئولية التقصيرية على اساس الخطأ والمسئولية عن الاشياء والمفاضلة بينهما لتطبيق احداها ، فانه يتخذ فى نظرنا بعدا آخر يتسم بالعمق ، ليمتد هذا الخلاف متجسدا فى صورة التزاحم المذكور وينضم اليه قواعد المسئولية عن فعل الغير عنصرا لايقل اهمية عما عداه .

فاذا كان الناقل الحارس لايتولى قيادة السيارة بنفسه ووقع الحادث اثناء قيادتها بواسطة سائق يعمل لديه ، فانه يكون مسئولا باعتباره متبوعا اذا تحققت شروط معينة (١) .

ولكننا نتساءل من ناحية اخرى عن امكان تحقق مسئولية هذا المتبوع ايضا باعتباره حارسا خاصة فى ظل تطبيق المسئولية عن الاشياء

---

(١) هذا الناقل الحارس الذى يسأل كمتبوع لا يشترط ان يكون المالك ، فالحراسة قد تكون لهذا المالك ، أو لشخص آخر انتقلت اليه بعقد مثلا أو لسبب آخر . والتبعية من مقتضيات الحراسة كما سنوضح . فرابطة التبعية تتطلب سيطرة فعلية وتوجيه من المتبوع .

فى النقل المجانى ، نتساءل تبعا لذلك عن امكان تحقق مسئولية التابع باعتباره حارسا ؟

وفى ضوء ما تقدم فان دراستنا فى هذا الباب سوف تقع فى ثلاثة فصـــول .

الفصل الاول : مسئولية الناقل باعتباره متبوعا .

الفصل الثانى : مسئولية الناقل المتبوع باعتباره حارسا .

الفصل الثالث : مسئولية التابع باعتباره حارسا .

الفصـــل الأول

مسئولية النــاقل باعتباره متبوعاً

٣٤٠ ــ تحديد المسألة :

ليس من شك فى أن الراكب بالمجان الذى أصيب خلال نقله بسيارة يقودها تابع يعمل لدى الناقل الحارس يستطيع الرجــوع على الأخير باعتباره متبوعا اذا توافرت شروط معينة . والواقع أن بحث هذه المسألة يتحدد فيما يلى :

الفرض الأول : يثور بحث هــذه المسألة فى نطــاق النقل مجاملة وتطبيق المسئولية الخطئية فيه قبل سنة ١٩٦٨ فى فرنسا وهو الوضع الحالى فى مصر .

الفرض الثانى : قد يثور بحث هــذه المسألة أيضا بالنسبة للنقل القــائم على مصلحة للناقل وهو أمر مقصور على الوضــع فى فرنســا دون مصر .

الا أنه يجب أن نلاحظ ، أنه لمــا كان القضاء الفرنسى قد قــال بتطبيق قواعد المسئولية عن الاشياء فى هذا النقل واتبع نفس الحــال بالنسبة للنقل مجاملة سنة ١٩٦٨ وهو أمر كان محلا لتأييدنا ، فاننــا نشك فى رجوع المضرور على الناقل الحارس باعتباره متبوعا اذ أنــه سوف يفضل الرجوع على الحــارس نظرا ليســاره وللتخلص من عبء اثبــات خطأ التــابع .

وسوف نعرض ذلك فى الفصل الثانى .

ولذا فان بحثنا للمسألة هنا سوف يقتصر على الفرض الخــاص بالنقل مجاملة وفى حدود ضرورة اثبات خطأ الناقل الحــارس أو التابع حتى تتحقق مسئوليته . فما هى شروط مسئولية هذا الناقل باعتبــاره متبوعا ؟

نتناول أولا هذه الشروط ، ثم نتكلم ثانيا عن نطاق رجوع المضرور على النــاقل المتبوع استنادا اليها .

أولا : شروط مسئولية الناقل باعتباره متبوعا :

٣٤١ — قد يركب شخص فى سيارة مجاملة يقودها سائق تابع لحارسها سواء كان هذا الحارس هو المالك أم شخصا غيره .وبتحقق ذلك عملا بأن يطلب شخص من سائق سيارته أن يتولى توصيل صديقا له أو يأخذه معه للنزهة بعض الوقت . فاذا وقع حادث فان الراكب المضرور يستطيع الرجوع على المتبوع وفق شروط معينة .

فيشترط أن توجد رابطة تبعية كما يشترط ايضا أن يرتكب التابع عملا غير مشروع حال تأدية وظيفته أو بسببها .

٣٤٢ — (١) رابطة التبعية :

ينبغى أن تتوافر علاقة التبعية بين الناقل والسائق حتى يكون الاول مسئولا باعتباره متبوعا عما يصيب الغير من جراء افعال هذا التابع .

وقد جاء فى عجز(١) المادة ١٨٤/٢ مدنى : « وتقوم رابطة التبعية ولو لم يكن المتبوع حرا فى اختيار تابعه متى كانت له عليه سلطة فعلية فى رقابته وفى توجيهه » .

ويتضح من النص أن تلك العلاقة تتوافر اذا كانت للمتبوع على التابع سلطة فعلية تمكنه من رقابته وتوجيهه . ويقصد بالرقابة والتوجيه أن تكون للمتبوع سلطة اعطاء الاوامر والتعليمات للتابع بصدد كيفية ادائه لما كلف به من أعمال وسلطة رقابته فى مدى التزامه بها ومدى خروجه عليها (٢) . ولا يتنافى مع وجود تلك العلاقة عدم تقاضى التابع لاجر أو عدم وجود رابطة عقدية بينه وبين المتبوع (٣) .

وبناء على ذلك ، فان هذه العلاقة لاتتوافر — لتخلف السلطة الفعلية — اذا ما اقتصر الامر على حق عام فى الرقابة كما هو الامر بالنسبة للعلاقة بين الراكب وسائق تاكسى بالاجرة .

---

(١) وقد استخدم هذا التعبير أستاذنا الدكتور أحمد سلامة .

(٢) أنظر : سليمان مرقس ، الوجيز ، سنة ١٩٦٤ ، ص ٣٩٨ ، رقم ٤٣٩ اسماعيل غانم ، المصادر ، ١٩٦٨ ، ص ٤٣٧ ، رقم ٢٤٦ — منصور مصطفى منصور ، مذكرات فى نظرية الالتزام ، ١٩٧١ — ١٩٧٢ ، ص ١٨٣ .

(٣) الصده ، المصادر ، ١٩٦٠ ، رقم ٥٧٠ ، ص ٥٥٠

٣٤٣ ــ (٢) أن يرتكب التابع عملا غير مشروع حال تادية وظيفته او بسببها :

بالاضافة الى ما تقدم فانه يشترط لتحقق مسئولية المتبوع أن يصدر من التابع خطأ خلال تادية وظيفته أو بسببها على حد تعبير المشرع المصرى .

ويقصد بوقوع الخطأ حال تادية الوظيفة أن يقع من التابع حين قيامه بعمل من أعمال وظيفته (١) . أن يقع الحادث والسائق يقود السيارة اثناء عمله المتمثل فى ذلك .

اما ان يقع الخطأ بسبب الوظيفة فانه يقصد به على أرجح الاقوال ان يكون الخطأ بحيث لا يستطيع التابع أن يرتكبه لولا الوظيفة وان يكون هذا الخطأ وثيق الصلة بالوظيفة الى الحد الذى يجعلها ضرورية لامكان ارتكابه (٢) .

فاذا ما توافر الشرطان فانه يجوز للراكب المضرور أن يرجع على المالك المتبوع لكى يحصل منه على تعويض .

ولكن يثور التساؤل عن نطاق هذا الرجوع وآثاره ؟

ثانيا ــ نطاق رجوع الراكب المضرور على الناقل المتبوع :

٣٤٤ ــ على الرغم من أن المضرور يستطيع مقاضاة التابع (السائق) على أساس قواعد المسئولية الخطئية الا انه يفضل غالبا الرجوع على المتبوع نظرا ليساره .

ولا يكون المتبوع مسئولا الا اذا كان الفعل قد وقع من السائق اثناء ممارسته لوظيفته أو بسببها . وقيل بمسئوليته أيضا ولو كان

---

(١) الصده ، المرجع السابق ، ص ٥٥٣ ، رقم ٥١٠ ــ اسماعيل غانم ، المرجع السابق ، ص ٤٤١ ، رقم ٢٤٩ ــ منصور مصطفى منصور ، المرجع السابق ، ص ١٨٥

(٢) الصده ، المرجع السابق ، ص ٥٥٤ ، رقم ٥١١ ــ اسماعيل غانم ، المرجع السابق ، رقم ٢٥٠ ، ص ٤٤٢ ــ منصور مصطفى منصور ، المرجع السابق ، ص ١٨٦

التابع متجاوزا فى استخدام وظيفته شريطة الا يكون المضرور قد عامل التابع وهو على علم بتجاوزه لحدود وظيفته (١) .

وعلى ذلك فلا تقبل دعوى الراكب مجاملة المصاب فى الحادث ضد المتبوع الا اذا كان حسن النية يعتقد أن الاخير قد صرح للتابع ولو ضمنا على الاقل بهذا النوع من المجاملات (٢) .

وقضى بناء على ذلك فى نطاق نقل الاشخاص بأن المتبوع يكون مسئولا ليس فقط عن الضرر الذى يسببه التابع فى ممارسته لوظيفته ولكن أيضا عن ذلك الذى ينتج عن التعسف فى الوظيفة ، ولايكون الامر كذلك اذا كان المضرور يعلم envisagé par le victime أن التابع يتصرف ، لا لحساب متبوعه ، ولكن لحسابه الشخصى ، ومن ثم ، ونتيجة لذلك ، فان مالك السيارة لايكون مسئولا عن انفجار المجلات اذا كان المضرور من الحادث قد صعد الى السيارة خلال طريق غير ذلك الذى كان مخصصا لسيرها أصلا (٣) .

وقضى (٤) أيضا بانه اذا كان المتبوع مسئولا عن الاضرار التى يحدثها تابعه اثناء ممارسة وظيفته ولو كان متعسفا فان الأمر يكون غير ذلك اذا كان المضرور يعلم أن التابع يتصرف ليس لحساب متبوعه ولكن لحسابه الشخصى ، وخاصة فان الشخص الذى يقبل دعوة من السائق بأخذ مكان فى السيارة للقيام بنزهة ويعلم أن السائق يتصرف من أجل متعته الشخصية pour satifaction personnelle فليس له الرجوع ضد المتبوع .

وعلى العكس فقد قضى بانه اذا اخذ سائق معه راكبا على سبيل

---

(١) سليمان مرقس ، الفعل الضار ، ١٩٥٦ ، ص ١٦٥ رقم ١٣٠ ، ص ١٦٨ رقم ١٣١ — الصده ، المصادر ، ١٩٦٠ ، رقم ٥١١ ص ٥٥٧

(٢) CARBONNIER : dr. Civ. thémis, 1959, t. 2, P. 638, No 184

(٣) Cour d'app. DE BORDEAUX : 25-5-1914, Rec. Pér. ASS. 1916, P. 113, Gaz. Pal. 1919-2-174

(٤) Trib. Civ. DE NICE : 22-2-1927, Rec. Pér. ASS. 1927, P. 321

مجاملة واعتقد الراكب انه يتصرف حسب اوامر وتعليمـــات متبوعه فان الاخير يكون مسئولا (١) .

وقالت احدى المحاكم (٢) فى عدم مسئولية المتبوع بان الراكب وهو يعلم أن المتبوع قد حظر على السائق ذلك فانه (الراكب) يكون شريكـــا فى التبعية Complice du préposé الا انها فكرة غريبة عن القـــانون المـــدنى (٣) .

وفى تبرير آخر(٤) لذلك قيل بأن الغير الذى يأخذ مكانه فى سيارة بالرغم من الحظر الذى يعلمه بأن المـــالك قد وجهه الى التـــابع يكون مرتكبـــا لخطـــأ وهـــذا الخطأ من جـــانب المضرور يؤدى الى اعفـــاء المتبوع من مسئوليته .

لكننا لايمكن أن نتفق مع الرأى السابق فيما ذهب اليه لانه لايمكن أن نعتبر مجرد ركوب الشخص مع التابع خطأ ، وحتى اذا كان كـــذلك فانه لايؤدى الى اعفاء المتبوع من المسئولية الا اذا توافرت فيه شروط القوة القاهرة من حيث عدم امكان التوقع وعدم امكان الدفع . كـــذلك فان فعل المضرور لايعفى من المسئولية الا اذا كان قد تسبب وحـــده فى احـــداث الضرر(٥) .

---

(١) ACSS. Crim 14-4-1945 : Gaz, Pal. 1945-1-203

وكان كل ذلك تطبيقا لقاعدة وضعتها النقض الفرنسية من مدة طويلة حيث قالت بأنه اذا كانت المسئولية تترتب عندما يظهر التابع وكأنه يتصرف لحساب متبوعه وإو اساء استخدام وظيفته ، فان الامر يكون مختلفا عندما يتعامل المضرور مع التابع على انه يتصرف لا لحساب المتبوع ولكن لحسابه الشخصى .

(٢) Trib. comm. SAINT. ETIENNE : 19-7-1935, Gaz, Pal. 1935-2-815

(٣) LEFEBVRE : « le civilement responsable du fait à autrui et au fait des chosses en matiére d'accidents ». thése, LILLE, 1941, P. 99

(٤) LEFEBVER : op. Cit. P. 100

(٥) انظر فى نقد ذلك ايضا : FLOUR : « Les rapports de commettant et le préposé » thése, CAEN, 1933, P.

ويقول فى ص ٣٥٤ : أن خطأ المضرور يؤدى فقط الى خفض التعويض ويكون غير ذلك فى المسئولية عن فعل الغير .

ويقع على عاتق المضرور حتى يحتج بمسئولية المتبوع ان يثبت انه كان يعتقد أن التابع كان كما لو كان يتصرف لحساب المتبوع وان الاخير اجاز للتابع أن يأخذ اشخاصا معه .

ويمكن اللجوء فى ذلك الى الاستعمال الذى خصصت له السيارة . فقد قضى (١) بأن الغير يكون قد اعتبر التابع وكأنه يتصرف لحسابه الشخصى عندما يركب من اجل القيام بنزهة فى سيارة مخصصة لنقل البضاعة a faire Levraisons . وفى معنى الحكم السابق قضى (٢) ايضا بانه يكون قد تصرف بما يخرج عن حدود وظيفته ومن ثم فلا تترتب مسئولية سيده ذلك السائق المكلف بقيادة سيارة نقل مخصصه لنقل البضائع واجاز على سبيل المجاملة للغير أن يأخذ مكانا عليها .

واذا كان مثل هذا الاثبات على عاتق الراكب المضرور أمرا ضروريا حتى يتمكن من الحصول على تعويض من المتبوع ، الا أن الظروف قد تؤدى الى القول بمسئولية المتبوع دون حاجة للقيام بهذا الاثبات .

وبناء على ذلك(٣) قضى بأن سائق السيارة المملوكة لشخص يتولى تأجيرها بظل محتفظا بصفة التابع لهذا (المؤجر) بالنسبة لصديق نقل بالمجان زيادة عن العدد طالما أن هناك عادة بأن سائقى السيارات يؤدون فيما بينهم خدمات من هذا النوع والمتبوع لا يجهل هذه العادة . وعليه فقد قررت المحكمة مسئولية المؤجر عن الحادث الذى ادى الى وفاة السائق (الراكب مع صديقه) المنقول مجانا ، والذى نتج عن خطأ التابع .

= ويقول فى ص ٣٥٥ : أن الاشتراك فى اساءة استخدام الوظيفة اذا كان يكون خطأ ، فانه لايؤدى الى الحرمان من حق التعويض ولكنه يؤدى الى قسمة المسئولية .

ـ وقد أخذ القضاء فى بعض أحكامه بالرأى محل النقد :

فقضى بأنه يكون مرتكبا لخطأ من يقبل لمصلحته الشخصية وخلسة عن مالك السيارة عرض السائق للقيام بنزهة بالسيارة ، ويكون مسئولا بالتضامن مع السائق عما يصيب السيارة من اضرار عقب الحادث الذى و ع خلال النزهة : Trib. Civ. MORTAGNE : 11-5-1922 : Rec. pér. ASS. 1922, P. 468

وفى نفس المعنى : Cour d'app LYON : 1-3-1923, Rec. Pér. ASS, 1923, P. 499

(١) CASS ReQ. 27-5-1924 : Gaz. Pal. 1924-2-315

(٢) Cour d'app. DE NANCY. 18-3-1922 : Rec Pér. ASS. 1922, P. 467

(٣) CASS. Crim 18-7-1930, D. H. 1930, P. 493

وقد حسمت النقض الفرنسية الامر بحكم حديث(١) قالت فيه بأنه يستوجب النقض ذلك الحكم الذى قضى بمسئولية شركة عن حادث وقع بخطأ من سائقها لصديقه الذى أخذه معه فى سيارة الشركة بدعوى انه اذا كان الأخير قد استخدم السيارة لهدف شخصى فان ذلك كان اثناء قيامه بوظائفه المسندة اليه طالما أن الشركة قد اعترفت بأن المضرور كان يعلم بالوضع غير المشروع الذى اوجد فيه صديقه نفسه وأنه (المضرور) يعلم أن صديقه ، مخالفا التعليمات التى تلقاها ، يقود سيارة ليس هو قائدها عادة وانه قد أخذ مكانه فى سيارة مخصصه لنقل البضائع .

وهناك مسألة أخيرة تتعلق بالمتبوع العرضى ومسئوليته ؟

فاذا قام شخص بوضع سيارته وسائقه تحت تصرف شخص آخر فان الأخير يكون مسئولا عن الاخطاء التى يرتكبها(٢) .

---

(١) CASS. Civ. 24-11-1971, Bull. Civ. 1971-2-234, No. 321

(٢) أنظر فرض قريب : BODENNAT : op. Cit. 1927, P. 83

اذا كان مالك السيارة قد اخذ معه صديق للقيام بنزهة ثم ترك قيادة السيارة لـه خلال النزهة واخذ يعطيه الاوامر فانه يلعب دور المتبوع الحقيقى .

— وتقول النقض الفرنسية : بأن سائق السيارة يظل تابعا للمتبوع الاصلى مالك السيارة ما لم يظهر من الظروف أن السائق أصبح تابعا للراكب .

V, CASS. Civ. 15-6-1926, S. 1926-1-24

الفصل الثانى

مسئولية الناقل المتبوع باعتباره حارسا

٢٤٥ — تمهيد وتقسيم :

من المسلم به أنه اذا لحق الغير ضرر من شيء يستخدمه التابع فى قيامه بوظائفه لحساب المتبوع الذى كان قد سلمه اليه لنفس الهدف فانه لاشك فى حق المضرور فى الرجوع على المتبوع بصفته هذه طالما أن الضرر قد نتج أثناء أداء التابع لوظائفه دون تعسف من جانبه أو بالقيد الذى ذكرناه اذا مانتج فى الحالة الاخيرة . ويلتزم المتبوع بتعويض المضرور اذا قام الاخير باثبات خطأ التابع .

فاذا فرضنا أن هذا الشيء سيارة ، فانه بتطبيق ذلك على النقل بالمجان ، فاننا رأينا فى الفصل السابق الفرض الاول منه اذا كان النقل مجاملة ويخضع الناقل فيه لقواعد المسئولية التقصيرية القائمة على اثبات الخطأ فعلى المضرور أن يثبت خطأ السائق التابع .

أما الفرض الثانى — وهو ما نبحثه فى هذا الفصل — فانه يتعلق بحالة النقل القائم على مصلحة للناقل ، وهو أمر مقصور على فرنسا لعدم قبول القضاء به فى مصر . فقد قرر القضاء الفرنسى تطبيق المسئولية عن الاشياء فى هذا النقل . فاذا كان يتولى قيادة السيارة سائق يعمل لدى الناقل فانه يشترط لرجوع المضرور على الناقل باعتباره متبوعا — والفرض أنه حارس — أن يثبت خطأ التابع .

الا أن هذا المضرور قد لايتمكن من اثبات خطأ التابع فما هو الحل ؟ وحتى اذا تمكن من اثباته ، فانه يفضل الرجوع على الناقل باعتباره حارسا للسيارة .

وفوق ذلك فانه قد يفضل من الاصل الرجوع على الناقل باعتباره حارسا لانه لايريد أن يجشم نفسه مصاعب الاثبات فى نطاق المسئولية عن فعل الغير .

والسؤال هو : هل يستطيع الرجوع على المتبوع باعتباره حارسا ؟

قد يقـــال أن بحث هذه المسألة لامحل له لعدم خضوع الناقل بالمجان فى مصر لقواعد المسئولية عن الاشياء ، وان الامر يصلح فى نظام القضاء الفرنسى الذى قال بتطبيق هذه المسئولية فى النقل المجانى بصفة عـــامة منذ ١٩٦٨ .

والواقع ، أنه اذا كان بحث المسألة يصلح حقا فى النطاق الاخير ، فانه يصلح أيضا فى مصر على الاقل بالنســـبة لرايننـــا بخصـــوص تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة . ليس هذا فقط ، بل اننا نـــرى اهمية لبحث هذه المسألة فى مصر الآن لاننا سوف نصل من ذلك الى عدم صلاحية عدم تطبيق المسئولية عن الاشياء بالنسبة للنقل المجانى فى مصر اذا لم يتمكن المضرور من اثبات خطأ التابع . هل يضيع حقه فى التعويض؟

وترتيبا على ماتقدم فاننا نبحث المسائل الآتية :

اولا : اهمية رجوع الراكب بالمجان على الناقل المتبوع باعتبـــاره حارسا .

ثانيا : الاساس القانونى لمسئولية الناقل المتبوع باعتباره حارسا .

اولا ـــ اهمية رجوع الراكب مجاملة على المالك المتبوع باعتباره حارسا :

٣٤٦ ـــ ان السماح للراكب مجاملة بالرجوع على مالك الســـيارة باعتباره حارسا امر يتسم بأهمية نبرزها فى النقاط التالية :

(١) ليس ثمة شك فى أن بحث هـــذه المسألة من شأنه ان يوضح الأضرار التى تلحق الراكب المصاب فى ظل نظام المسئولية الخطئيةللناقل مجاملة حيث يفشل الراكب غالبا فى اثبات خطأ التابع ومن ثم يتعـــرض لفقدان حقه فى التعويض لان ذلك يمنع رجوعه على المـــالك المتبوع بصفته الاخيرة كما يمنع رجوعه على التابع .

ان الاهميـــة تظهر اذن فى حالة عدم توافر شرط تحقق مســـئولية المـــالك كمتبوع .

(٢) ان بحث هذه المسألة يتخذ اهمية ـــ على الاقل ـــ فى نطـــاق احكام الموضوع فى فرنسا والتى ذهبت الى تطبيق قواعد المســـئولية عن الاشياء بالنسبة لمـــا يقع من حوادث فى النقل مجاملة . ومن ثم فانـــه

يتقلد أهمية خاصة فى نطاق أحكـام النقض الفرنسـية التى أتبعت نفس الحل السابق منذ سنة ١٩٦٨ .

الامر الذى يؤكد مدى ارتباط بحث تلك المسألة مع النظام القانونى لمسئولية الناقل مجاملة ، وكيف انه من الافضل تطبيق قواعد المسئوليه عن الاشياء فى النقل مجاملة حيث مجال خصب لضـمان حـق الراكب المضرور فى التعويض عن طريق السبيل الذى نحن بصدد التعرض لاهميته ماثل فى امكان رجوع الراكب ضد المـالك المتبوع ، ليس بصفته الاخيرة ، وانما باعتباره حارسا .

وتفصيل ذلك ، ان الراكب المضرور ، فىظل نظـام المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة ، يفضل غالبا الرجوع على المـالك المتبوع ، حتى لا يجشم نفسه مصاعب الاثبات حيث تكمن الميزة فى نظـام المسئولية المشار اليه ، لا بصفته هذه ولكن باعتباره حارسا يسأل وفق أحكـام المـادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى مقابلة للمادة ١٧٨ مدنى مصرى ، تلك الميزة التى تتجسد اذا ما فشل المضرور فعلا فى اثبات خطأ التابع .

وحتى اذا ما نجح فى اثبات خطأ الاخير ، فانه كما يفضل الرجوع على المـالك كمتبوع مع أنه له الحق فى دعوى ضد التابع على اسـاس الخطأ الثابت ، فانه سوف يفضل أيضا الرجوع على المتبوع كحـارس فى الحالتين ، ولاشك انه يهدف من وراء ذلك الى ضـمان حصـوله على التعويض ، ومن ثم فقد يفضل ذلك دائما وفى جميـع الاحـوال دون أن يحاول اثبات اى خطأ .

ولـما كان المضرور يخضع فى ممارسة دعواه ضد الناقل باعتبـاره متبوعا لشروط تتسم بالشدة عما يخضع له من شروط فى ممارسته لدعواه ضده باعتباره حارسا فلا شك فى انه سيفضل الاخيرة ويكون « من غير الضرورى ان يطبق مبدأ مسئولية المتبوع عندما يقع حادث من جانب التابع بواسطة الشىء الذى تسلمه لتكفى فكرة الحراسة »(١) .

ونظرا لـما عرضناه من اهمية لتلك المسألة ، فان الامر يتطلب أن نبحث مدى الاتفاق او التعارض — اذا وجد — بين صفة المـالك كمتبوع

---

(1) BENDYAN : « des rapports de la responsabilité du fait des choses et de la responsabilité du fait d'autrui ». thése, MONTPELLIER, 1911, P. 86

وصفته كحارس ، وهذا أمر منطقى حتى نتوصل الى ما اذا كان من الممكن تحقق مسئوليته بنـــاء على احدى الصفتين على فرض عدم تعارضهما .

واذا كنـــا نستطيـــع القول بادىء ـــ ذى بدء ـــ انه ليس ثمـــة ما يمنع من توافر صفة الحارس للمتبوع ، بل ان وجود الثانية يفتـــرض بالضرورة وجود الاولى ، فاننا نتساءل عن الاساس الذى يمكن الاستناد اليه فى القول بتوافر صفة الحارس للمتبوع ؟ وسوف نتعـــرض لـــذلك بالتفصيل فيما يلى ، مع بيان ما يمكن ان يثار من افكار فى هذا الصدد .

ثانيا ـــ الأساس القانونى لمسئولية الناقل المتبوع باعتباره حارسا :

١ ـــ فكرة الحراسة المـــادية والحراسة القانونية(١) :

٣٤٧ ـــ يفرق انصار هذه النظرية بين الحراســـة المادية وتثبت لمن يتواجد الشيء فى حيازته المـــادية ، ولا يكون مسئولا عما يحدثه الشيء من ضرر للغير . ولكن تقع هذه المسئولية على عاتق من له الحراســـة القـــانونية على الشيء وتثبت عادة للمالك الذى يكون حارسا قانونيـــا يتحمل المسئولية حتى يثبت انتقال الحراســـة .

فالحارس فى نظرهم هو من له السلطة القانونية على الشيء .

وعليه ، ففى نطاق النقل مجاملة ، فانـــه تقـــع على عاتق مالك السيارة نتائج الحادث الذى يقع من سيارة يقودها تابع له حيث أصيب على اثرها الراكب مجاملة . وهذا يكون اذا تمســـك المضرور بقواعـــد المسئولية عن الاشياء ، وكان من الممكن تطبيقها فى النقل مجاملة .

ويقول الأستاذ بيسون فى تبرير ذلك :

(أ) أن الحارس ـــ فى نظره ـــ هو من له على الشيء السلطـــة القانونية ويتمتع بالاستقلال حيال الشيء . وأن فكرة الاستقلال هذه تفسر مسئولية المتبوع عن الضرر الذى يسببه الشيء المسلم للتابع من قبـــل الاول(٢) .

---

(١) V. JOSSRAND : Le gardien de l'automobile. chron. D. H. 1935, P. 37
LE CLECH : les accidents de la rue et de la route. L. nouv. 1959-1, P. 13-35 notamment P. 25

(٢) BESSON : thése, op. Cit. 1927. P. 96

(ب) ان المتبوع عندما يسلم الشيء للتابع فانه لم ينتقل اليه الا الحراسة المادية ، ولكنه يحتفظ بالحراسة القانونية . ومن ثم فان التزاما بالحراسة يبنى على عاتقه لان له السلطة والحق في اعطاء الاوامر(١) .

(جـ) ان الحراسة له بواسطة التابع وعندئذ تقوم مسئوليته عن الحادث الذي يقع بفعل الشيء لاخلاله بالتزامه بالحراسة(٢) .

ـ في صدد تبيان موقف القضاء الفرنسي ، باعتبار القضاء المسرح الخصب لمسائل كتلك التي نحن بصددها ، نسوق حكما لاستئناف تولوز (٣) لفت نظرنا ويستحق أن نقف عنده بشيء من التروي . فقد قضى من جانبها بأن مالك السيارة يكون مسئولا عن الحادث الذي يقع للغير بواسطة سيارته التي يقودها عامل جاء اليه في موطنه لاصلاحها ، وان مسئولية المالك في حالة مثل هذه تنبني على احتفاظه بالحراسة القانونيةللسيارة طالما لم يثبت أن الحادث يرجع الى قوة قاهرة ، أو حادث مفاجيء أو سبب اجنبي لايد له فيه .

وجاء في الحيثيات : « حيث ان (مالك السيارة) قام ، وفي جراجه بتسليم سيارته الى (الميكانيكي) لاصلاحها » .

« وحيث انه يستخلص من اقوال (مالك السيارة) أن (الميكانيكي) قد خرج بالسيارة من الجراج بعد اصلاحها للقيام بنزهة مخالفا بذلك التعليمات التي اعطاها له ... » .

« وحيث ان (المالك) قد اقر بان (الميكانيكي) قد خرج بالسيارة من الجراج من أجل القيام بنزهة مخالفا بذلك تعليماته ومن ثم فان (الميكانيكي) يعتبر في سلوكه كالتابع غير المخلص والذي استغل التسهيلات المقدمة له من مالك ليس لديه من اليقظة والحذر مايكفي ، واستخدم السيارة في نزهة وقع خلالها الحادث » .

---

(١) BESSON : op. Cit. 97
V. aussi : CORESSI, thése. op. Cit. 1928, P. 77

(٢) BESSON : op. Cit.

(٣) Cour d'app. DE TOULOUSE; 6-3-1930, D. 1930-2-97. note J. loup.

« وحيث ان المسالك في مثل هذه الحالة لا يحتفظ قانونا بالحراسة conserve Juridiquement la garde فانه وانه كان حارس السيارة خلال هذه النزهة التى قام بها الميكانيكى فانه يسأل عن نتائج الحادث الذى وقع وفق المادة ١/١٣٨٤ » .

ويبين من تقصى هذا الحكم ما يلى :

(١) أن المحكمة قررت مسئولية مالك السيارة باعتبار ان له الحراسة القانونية للسيارة ، مع انها فى يد ميكانيكى عهد اليه من مالكها باصلاحها ، اذ شابهت المحكمة بينه وبين التابع غير المخلص ، الامر الذى يؤدى الى القول باعتبارها المالك حارسا (حراسة قانونية) الى جانب صفته كمتبوع طالما لم يثبت سبب اجنبى يرجع الى قوة قاهرة أو حادث مفاجىء .

(٢) انه لا مسئولية على التابع غير المخلص الذى خالف تعليمات متبوعه العرضى وهو الطبيب مالك السيارة .

تقدير هذا الحكم فيما ذهب اليه من مبادىء :

(١) أن المحكمة قررت مسئولية مالك السيارة باعتباره حارسا ، واستندت فى ذلك الى فكرة الحراسة القانونية . ومن ثم ، وقد سبق أن وجهنا اليها النقد . فان هذا أول ما يؤخذ على حكمها .

(٢) أن المحكمة قد جانبها التوفيق باستخدامها عبارة « يحتفظ قانونا بالحراسة » لانه لايدل على مقصودها فى اعتبار المالك حارسا على اساس فكرة الحراسة القانونية لانه مالك . اذ أن هذا التعبير قد يثير اعتبار المالك هذا حارسا خارج نطاق فكرة الحراسة القانونية والمادية ، على اساس توافر عناصر الحراسة المائلة فى الاستعمال والادارة والتوجيه حيث يعتبر أنه احتفظ بالحراسة قانونا ايضا وفق التعبير الذى استخدمته ؛ وهو أمر غير مقبول ايضا لعدم توافرها فى جانب المالك ، حيث أخذ التابع السيارة لغرض شخصى .

(٣) وبناء على النتيجة الثانية السابقة ، فان هذا القضاء يتعارض مع قضاء محكمة النقض الفرنسية اللاحق فيما يتعلق باعتباره التابع

حارسا اذا كان قد استخدم الشيء لحظة الحادث من أجل هدف شخصي على اساس تشبيهه بالسارق(١) .

(٤) كان يتعين على المحكمة اتفاقا مع قضاء النقض المذكور ، أن تواجه المسألة من ناحية اعتبار التابع حارسا ، وترتيب مسئوليته ؛ لا المالك على هذا الاساس ، وحتى يتحقق الانسجام أيضا بين ماقضت به ، وقضاء محكمة النقض السابق عليها والخاص باعتبارها التابع حارسا(٢) .

٣٤٩ — نتائج هذه الفكرة في النقل المجاني :

اذا ما أصيب الراكب أثناء نقله بسيارة يقودها تابع المالك ، فانه يجوز له الرجوع على المالك باعتباره متبوعا وفق شروط معينة ذكرناها .

اما ان هذه الشروط لم تتوافر ، فانه يجوز للراكب ، حتى اذا ما توافرت هذه الشروط أن يرجع على المالك كحارس اذا كان يريدذلك .

ويلتزم المالك بتعويضه باعتباره حارسا قانونيا ، وهي نتيجة جوهرية تترتب على تطبيق هذه الفكرة في النقل المجاني .

٣٥٠ — تقدير هذه الفكرة :

— وجدلا ، اذا ما غضضنا الطرف عما وجه من التفرقة بين الحراسة المادية والقانونية(٣) بصفة عامة ، فاننا نبرز ما تنطوي عليه في نطاق النقل المجاني من نتائج لايمكن قبولها :

(أ) تقدم أن الحادث الذي يرتكبه السائق التابع يرتب مسئولية المالك باعتباره حارسا قانونيا ، وعليه ، فان مؤدى فكرة هذه النظرية هو التسوية بين موقف المالك في علاقته بالتابع الذي وقع منه الحادث اثناء ممارسته لوظائفه في حدود تعليمات المالك المتبوع ، وبين

---

(١) انظر من امثلة هذا القضاء : CASS. Civ. 17-4-1947 : D. 1947 P. 326, 17-6-1917, Sem. Jurid, 1947-2-3382 23-3-1953. Gaz. Pal. 1953-1-389

(٢) انظر : CASS. ReQ : 21-1-1927 . D. p. 1927-1-145

(٣) انظر في نقد الحراسة القانونية : محمد لبيب شنب ، رسالته ، رقم ٥٧ ص٧٩

موقف هذا المالك في علاقته بقائد السيارة اذا كان قد سرقها وأخذ معه راكبا على سبيل المجاملة . ولما كانت التسوية بين وضع مشروع وآخر غير مشروع ، فلا يمكن قبولها .

(ب) وتفريعا على ما تقدم ، فانها تؤدى أيضا الى التسوية بين وضع التابع غير المخلص الذى استخدم الشىء من أجل تحقيق هدف شخصى ، والتابع المخلص فى علاقتهما بالمالك خاصة وأنه يمكن اعتبار التابع غير المخلص حارسا كما سنرى فيما بعد ، فكيف يظل المالك مسئولا بهذه الصفة (الحارس) ؟

ومن ثم نبحث المسألة فى نطاق فكرة اخرى لتجزئة الحراسة :

٢ - حراسة التركيب وحراسة الاستعمال (١) :

وجاء هذه النظرية على حد تعبير الاستاذ مازو : « انه عندما يقوم مالك السيارة بتسليم الشىء الى حائز فانه من الممكن ، وحسب ظروف الحادث ، أن تكون الحراسة للمالك أحيانا ، وللحائز احيانا اخرى . ويجب التمييز بين حراسة جوهر الشىء وحراسة استعمال الشىء » .

وفى بيان ذلك قال الاستاذ تونك(٢) بأن المادة ١٣٨٤/١ ، وهذا هو تفسيرها الآن ، تتضمن على السواء قرينة خطأ والتزاما بضمان عيوب الشىء ، وتقع قرينة الخطأ على عاتق حارس الاستعمال ، ويكون حارس التركيب مسئولا عن الضرر الناتج عن عيب فى الشىء .

---

(١) انظر من انصارها :

MAZEAUD (H. L. J.) Leçons. dr. Civ, 1966, t, p, 462, No 521

GOLDMAN: «de la détermination du gardien responsable du fait des choses « thése LYON' 1964 p, 191, No 161 B et p.208, No 132.

TUNC : garde de la structure et gards de l'utilisations chron. Sem Jurid. 1957-1-1384.

LESTANG : « garde et préposition » thése DORDEAUX, 1961, P, 1779 , No 157

TUNC : chron. Sem. Jurid. 1960 -1-1092, No 9 ets.

وتقع حراسة التركيب على عاتق المالك ، وتقع حراسة الاستعمال على عاتقه ايضا ، ما لم يفقد المالك : الاستعمال والتوجيه والرقابة ، سواء كان فقدانه لها بموجب عقد أو غير ذلك .

وقد رتب الفقيه المذكور ، على ذلك نتيجة مؤداها امكان انتقال حراسة الاستعمال ، دون حراسة التركيب الذى لايتم الا مصاحبا للملكية .

فالى أى مدى تساهم تلك النظرية فى توضيح امكان تحقق مسئولية المالك المتبوع كحارس فى نطاق النقل مجاملة ؟

فاذا قام المالك بتسليم سيارته لسائق يعمل لديه قام بأخذ راكب معه على سبيل المجاملة فمن هو الحارس المسئول وفق فكر هذه النظرية ؟

تقدم أن حراسة الجوهر تقع اصلا على المالك . وعليه ، فاذا كان الحادث يرجع الى عيب فى السيارة فانه يكون مسئولا باعتباره حارسا لتركيب الشيء الذى كان يتضمن عيبا تسبب فى وقوع الحادث واصابة الراكب مجاملة(1) .

كذلك ، ولما كانت حراسة استعمال الشيء تقع على عاتق المالك عادة ، ولم يثبت انتقالها الى غيره ، فان المسئولية عن الحادث تقع على عاتقه ايضا اذا كان السبب فيه يرجع الى الاستعمال .

نتائج النظرية :

٣٥٢ ــ والنتيجة الجوهرية تتمثل اذن فى مسئولية مالك السيارة فى جميع الاحوال عما يصيب الراكب مجاملة من ضرر ، أيا كان وجه مسئوليته ، باعتباره حارسا للتركيب أو حارسا للاستعمال .

الا أن هناك قيدا على مسئوليته بصفته الاخيرة ، حيث لاتقوم اذا اثبت انتقالها لشخص آخر . اذا ما قام المالك بهذا الاثبات فلا يكون مسئولا باعتباره حارسا للاستعمال لانتقالها ، ولا باعتباره حارسا للجوهر لان سبب الحادث لا يكمن فى جوهر الشيء .

---

(1) أنظر قريب من ذلك :
PARIS : 41-4-1962 : Gaz. Pal. 1964-2 Somm. P. 28

حيث قررت المحكمة مسئولية مالك آلة لانه يحتفظ بحراسة التركيب .

نقدهـــا(١) :

٣٥٣ ـــ (أ) انها تؤدى الى نتائج لاتتفق مع ما هو مستقر عليـــه بشأن عدم ضرورة اثبات عيب الشيء حتى تتحقق مسئولية حارسه .

(ب) لمـــا كان اساس هـــذه النظرية قائما كما يتضح مما سبق ، على الربط بين الحراسة والملكية فانها لاتعدو كونها ســـوى عودة الى التفرقة بين الحراسة القانونية والمـــادية .

(ج) انها تؤدى الى نتائج مجحفة بالنســـبة للمالك ، حيث تترتب مسئوليته فى نطاقها فى حالة سرقة السيارة ، او اصابة راكب مجـــاملة مع السارق لا لشيء الا لان الحادث يرجع الى عيب فى الشيء .

(د) انها تؤدى الى التعارض مع قواعد المسئولية عن فعل الغير لانه فى حالة ما اذا كان الشيء يستخدمه التابـــع لمصـــلحة المتبوع وفى حدود تعليمات الاخير واوامره ، مملوكا له اى للتابع وكان الحادث يرجع الى عيب فى الشيء ، فان مؤدى هذه النظرية مسئولية التابع باعتبـــاره حارسا وهذا يتعارض مع التبعية والخضوع من التابع للمالك المتبوع . ان هذه النتيجة ولاشك مترتبة على ربط النظرية بين الحراسة والملكية . انها تؤدى الى اعتبار التابع حارسا حيث يجب الا يكون كذلك .

٣٥٤ ـــ وعندى ، فان المـــالك المتبوع يكون مســـئولا باعتبـــاره حارسا عما لحق الراكب مجاملة من ضرر من جراء حادث وقع خلال نقله كذلك .

فقد حددت النقض الفرنسية ثـــلاثة عنـــاصر للحراســـة وهى : الاستعمال ـــ والتوجيه ـــ الرقابة .

وفى حكمها الذى اوضحت فيه تلك العناصر ، رفضت اعتبار المدعى عليه حارسا لعدم وجود تلك العناصر فى جانبه .

وبناء عليه ، فان الحارس هو من له على الشيء ســـلطة فعليـــة جماعها هذه العناصر الثلاثة كما ذكرنا من قبل .

---

(١) انظر فى نقد تجزئة الحراسة بصفة عامة ، لبيب شـــنب ، ص ٩٢ رقم ٧٤ وما بعدها .

DURRY: responsabilité générale du fait des choses et du fait des animaux, Rev. tr. viv 1970, P. 361, No 9

وفى هذا تقول محكمة النقض المصرية(١) فى حكم لها بتاريخ ٢٩ من مايو ١٩٦٥ فيما يتصل بتعريف الحارس ، بأنه ذلك الشخص الطبيعى أو المعنوى الذى تكون له السلطة الفعلية على الشىء قصدا واستقلالا وأن العبرة فى قيام الحراسة الموجبة للمسئولية على أساس المادة ١٧٨ مدنى مصرى سيطرة الشخص على الشىء سيطرة فعلية لحساب نفسه . ومن ثم قالت بنفى الحراسة عن التابع لانه خاضع للمتبوع ويأتمر بأوامره مما يفقده العنصر المعنوى .

واذا ما دققنا النظر ادركنا لاول وهلة توافر تلك العناصر فى جانب المالك المتبوع الذى يعتبر حارسا . بل أن وجود التبعية يفترض وجود الحراسة فى جانبه .

ذلك أن للمتبوع سلطة الرقابة على الشىء ، وكذلك فان له الاستعمال الذى يتم لحسابه ولو أن الشىء فى يد التابع ، وله التوجيه ايضا غير مقصودا به مجرد التوجيه المادى — تولى عجلة القيادة للسيارة — ولكن مقصودا به التوجيه المعنوى . اى سلطة اعطاء الاوامر للتابع فيما يتعلق باستخدام الشىء .

المتبوع يصدر أوامره وتعليماته للتابع فيما يتعلق باستخدام الشىء ويتعين عليه ان يقوم بوظائفه المسندة اليه من المتبوع باستخدام الشىء فى حدود تلك الاوامر والتعليمات . آن الحراسة للمتبوع وليست للتابع .

وتاسيسا على ذلك قضى فى فرنسا بان المتبوع له الحراسة بواسطة التابع(٢) .

كذلك قضى(٣) بأنه لاتعارض بين صفتى المتبوع والحارس وأن التابع يمارس السلطات المكونة للحراسة لحساب متبوعه .

---

(١) نقض مدنى مصرى ٢٩/٣/١٩٦٥ ، مجموعة النقض ١٩٦٥ ، ص ٣٩٦ ، رقم ٢٨٥

(٢) CASS.ReQ : 1-5-1930 : D. P. 1930-1-137
CASS. Civ. 23-7-1930 : D. H. 1930 P. 523
30-12-1936 : D. P. 1937-1-5
26-1-1948 : Sem. Jurid. 1948-2-4312

(٣) CASS.Civ, 2-11-1968 : Bull, Civ. 1968-2-191, No 275
6-5-1970 : Bull. Civ. 1970-2-121 No 158
8-11-1970 : Bull. Civ. 1970-2-233, No 307

الا أن هنـاك حكما للنقض الفرنسـية(١) ، قد أثار الشـبهة فى الاساس الذى بنى عليـه احتفاظ المتبوع بالحراسـة : فقالت النقض الفرنسية ان قضاء الموضوع باكتشافه أن التابع كان يستخدم السـيارة وفق الشروط المحددة وأن الشركة تحتفظ بالملكيـة (ملكية السيارة) مع السلطات اللازمـة والميزة للحراسة ، فان محكمة الاستئناف تكون قد اعطت اساسا قانونيا لحكمها » .

ونرى مع البعض (٢) أن المحكمة ، وقـد قـررت اعتبار الشركة (المتبوع) حارسا ورتبت مسئوليتها على هـذا الاساس ، فانها تكون قد ربطت ـ باعتبارهـا الشركة حارسـا لان الملكية لم تزل لهـا ـ بين الحراسة والملكية .

خلاصـة :

٣٥٥ ـ أن المتبوع يظل حارسـا للشيء الذى سـلمه للتابع كى يستخدمه فى قيامه بوظائفه المخولة اليه من المتبوع ، طالمـا انه يخضع استخدامه للشيء ، لاوامر وتعليمات المتبوع الذى تتوافـر له عنـاصر الحراسة الثلاث .

« لانه منذ اللحظة التى يكون فيها التابع فى ممارسـة وظائفه فانه يكون خاضعا لمتبوعه فكيف يمكن القول بأن الاخير ليس حارسا ، اليست له سلطة الامر Comman على الشيء ؟ »(٣) .

وبتطبيق قواعد المسئولية عن الاشياء فى النقل المجانى ـ سـواء مصلحى أو مجاملة ـ ، فان الراكب المضرور من حادث سـيارة يقودها

---

(١) CASS. Soc. 18-9-1960 : Sem. Jurid. 1961-2-11918 note RABUT

(٢) RABUT : note, op. Cit.

(٣) MAZEAUD (H. L.) : dans quels cas la commettant cesse-t-il detre gardien et la chose dent il est propriétaire avec lequelle son préposé à causé le dommage ;

وفى هذا المعنى ايضا :

BECQUE : « Coexistence ou incompatiblité des présomptions légales matiére de responsabilité civilé Chron. R.ev. tr. Civ. 1952, P. 309-324

« ان التابع لايمكن ان تكون له حراسة الشيء فى الاحوال التى يتصرف فيها فى نطاق ممارسة وظائفه » .

سائق تابع للناقل الحارس ، يجوز له بالاضافة الى رجوعه على الاخير كمتبوع ، الرجوع عليه ايضا كحارس وفق المادة ١/١٣٨٤ مدني فرنسي مقابلة للمادة ١٧٨ مدني مصري ويكون له الخيار بين الدعويين(١) .

واذا ما تحققت مسئولية الناقل المتبوع كحارس ، فانها ليست مسئولية عن فعل الغير وانما هي مسئولية شخصية مباشرة(٢) لايستطيع التخلص منها الا باثبات أسباب الاعفاء .

واذا كنا قد اكدنا انه لاتعارض بين صفتي المتبوع والحارس ، بل ان وجود الاولى يفترض بالضرورة توافر الثانية ، فان هناك نتيجة أخرى الا وهى أن ذلك يفترض اصلا تعارض صفتي التابع والحارس فالخضوع من مقتضيات الاولى ، بينما الاستقلال من متطلبات الثانية .

الا أن هناك مع ذلك حالات يتمتع فيها التابع باستقلال على الشيء وذلك اذا ما استخدمه لتحقيق مصلحة شخصية . لاشك فى زوال صفته كتابع فى هذه الحالة ، وهنا يثور التساؤل عن امكان تحقق مسئوليته كحارس ، وسوف ندرس ذلك فيما يلى .

---

(١) MAZEAUD (H. L.) op. Cit.
(٢) STARCK : thése. op. Cit. 1947, P. 221

الفصـــل الثـــالث

مسئولية التابع باعتباره حارســـا

٣٥٦ ـــ تمهيــد :

ان بحث المسئولية عن فعل الغير فى نطاق النقل المجانى لايقتصر فقط على الحالة التى تتحقق فيها مسئولية الناقل أيا كان وجـــه ذلك ، باعتباره حارسا أو متبوعا ، وانما يشمل فرضا آخر قد تقع فيهالمسئولية على عاتق السائق التابع بصفة شخصية ومباشرة . وفى هذه الحـــالة تنفصم عن المسئولية عن فعل الغير التى تعتبر رابطة التبعية منمقوماتها الجوهرية . هذه الرابطة التى تزول فى هذا الفرض الذى نتولى دراسته فى هذا الفصل حيث لاوجه لتحقق مسئولية الناقل بأى صفة من الصفات المذكورة آنفا .

فقد ذكرت من قبل أن الراكب المضرور فى النقل المجانى يســـتطيع الرجوع على الناقل باعتباره متبوعا بتوافر شروط معينة ، ويســـتطيع أيضا الرجوع عليه باعتباره حارسا . وقلت ان هذا الراكب يســـتطيع الرجوع على الناقل باعتباره متبوعا اذا كان النقل قد تم مجـــاملة وكان يخضع للمسئولية التقصيرية القائمة على أساس اثبـــات الخطـــأ وهو الامر فى مصر . لانه لو كان يخضع للمسئولية عن الاشياء ـــ وهو الوضع فى فرنسا الان ـــ فانه سيفضل غالبا الرجوع على الناقل على أساسها .

وقلت أيضا انه من الممكن أن يرجع على الناقل المتبوع باعتبـــاره حارسا سواء كان النقل المجانى قد تم لمصـــلحة النـــاقل ـــ وهو أمر لم يعرفه القضاء المصرى ـــ حيث يخضع الناقل أصلا لقواعد المسئولية عن الاشياء . أو كان هذا النقل قد تم مجاملة حيث يخضع الناقل فيه لقواعد المسئولية عن الاشياء فى فرنسا . وذكرت بهذه المناسبة انه لامانـــع من بحث هذه المسألة فى مصر على الاقل فى نطاق رأينا بتطبيق قواعد المسئولية تلك فى النقل مجاملة لان بحثها يكشف عن قصور نظام المسئوليةالتقصيرية على أساس اثبات الخطأ فى حماية المضرور اذا فشل فى اثبـــات خطـــأ التابع .

واذا كان الراكب المضرور يستطيع فى الحالات السابقة أن يحصـــل على تعويض من الناقل باعتباره متبوعا أو حارسا ، فان هناك فرضـــا معينا لا يمكن أن تتحقق فيه مســـئولية الناقل بأى صفـــة من الصفات السابقة .

تحـديد المسالة :

٣٥٧ — وهى حالة ما اذا كان السائق التابع قام باستخدام السيارة لمصلحته الشخصية واخذ معه صديقا للنزهة او لتوصيله الى مكان ما وهو ما يطلق عليه التابع غير المخلص (١) .

ففى هذه الحالة لايمكن ان تتحقق مسئولية الناقل الحارس باعتباره متبوعا . لان الحراسة تكون للتابع فى هذه الحالة (٢) .

ولما كان الامر كذلك فان علاقة التبعية تزول لانها تتعارض مع اعتبار التابع حارسا .

كذلك لايمكن القول بمسئولية الناقل كحارس لانتقال عناصر الحراسة الى التابع كما ذكرت .

ونتساءل هنا : كيف يحصل المضرور على التعويض ؟

هل يضيع حقه أم انه يمكن القول برجوعه على التابع كحارس ؟

ونتساءل تبعا لذلك هل يمكن أن يعتبر التابع حارسا كما قيل ؟

٣٥٨ — تقسيم :

قد يقال بانه لا مجال لبحث ذلك فى ظل خضوع الناقل بالمجان — والفرض انه الحارس — لقواعد المسئولية عن الاشياء كما هو الحال فى فرنسا .

ولكننا نرى أهمية بحث هذه المسالة حتى فى نطاق الوضع فى مصر حيث يخضع الناقل مجاملة لقواعد المسئولية التقصيرية على اساس اثبات الخطا ، على الاقل فى نطاق راينا بتطبيق المسئولية عن الاشياء .

وسوف نقسم دراستنا كما يلى :

اولا : اهمية القول بمسئولية التابع باعتباره حارسا .

---

(١) MAZEAUD (H. L. J.) : leçons. 1966, t. 2, P. 461, No 520

(٢) MAZEAUD : op. Cit.

ثانيا : موقف بعض أحكام القضاء الفرنسى والمصرى من المسألة .

ثالثا : معيار القول باعتبار التابع حارسا .

اولا ــ اهمية القول بمسئولية التابع باعتباره حارسا :

٣٥٩ ــ تبرز اهمية هذا القول فيما يلى :

(أ) أنه اذا كان الناقل مجاملة يخضع ــ كما هو الحال فى مصر ــ للمسئولية التقصيرية القائمة على اثبات الخطأ ، فانه اذا لم يتمكن الراكب المضرور من اثبات خطأ التابع فانه يفشل فى الحصول على تعويض والفرض أنه لايستطيع الرجوع على الحارس لا بصفته هذه ولا باعتباره متبوعا .

ان ذلك يكشف عن قصور ضرورة اثبات الخطأ التقصيرى للناقل مجاملة حتى تتحقق مسئوليته .

(ب) من المسلم به انه يجوز للتابع الرجوع على المتبوع باعتباره حارسا اذا ما أصابه ضرر من شىء (١) .

اما وقد صار حارسا فانه لامحل لذلك .

ثانيا ــ موقف بعض أحكام القضاء الفرنسى والمصرى من المسألة :

٣٦٠ ــ لقد واجهت المسألة محكمة استئناف دواى التى اتجهت الى القول بأن قيام السائق بدعوة شخص للركوب معه فى السيارة رغم حظر المالك عليه ذلك يعتبر عملا شخصيا من التابع الذى يعتبر متعسفا فى وظيفته (٢) .

ورفضت المحكمة القول بمسئولية المتبوع نظرا لهذا التعسف واعتقاد المضرور ، لانه يجهل صفة الموظف ، أى أن التابع يتصرف لحسابه الخاص ، خاصة مع عدم انكار السائق التابع عصيانه أمر رب العمل .

وجاء فى حيثيات الحكم ما يؤكد ذلك « ... لا مسئولية على المتبوع نظرا لتعسف التابع فى قيامه بوظيفته ، مادام المضرور يجهل صفة الموظف ،

---

(١) انظر : منصور مصطفى منصور ، المرجع السابق ، ص ١٩٣ .

(٢) DOUAI : 17-10-1950 : Sem. Jurid. 1951-1-6032

واعتقد أنه يتصرف لحسابه الخـاص ... » . « وحيث أن السائق لم ينازع فى أنه قد عصى أمر رب العمل بقبوله ركوب اجانب فى السيارة ... نتبقى الشركة خارج الدعوى » . وقضت بمسئولية السائق على أساس المـادة ١٣٨٢ مدنى فرنسى مقابلة للمادة ١٦٣ مدنى مصرى . وهنـاك اذن عدة نتائج تترتب على الحكم السابق نوجزها فيما يلى :

(١) من النتائج الجوهرية التى نترتب عليه هى انه لايجوز القبـول بمسئولية المـالك كمتبوع عما أصاب الراكب مجاملة الذى صـعد الى السيارة بناء على دعـوة من السائق المحظور عليـه ذلك من المالك . وتكمن تعلة ذلك ، فى زوال علاقة التبعية بعصيان السائق لهذا الحظـر واستخدامه السيارة بهدف شخصى للقيام بنزهة مع صديق له مما يعتبر تعسـفا .

(٢) أن هناك شرطين لعدم مسئولية المـالك كمتبوع (١) .

(أ) أن يحظر على السائق التابع عدم القيام بنقل أشخاص على سبيل المجاملة .

(ب) أن يعلم المضرور بالحظر ، اذا كان التابع قد ظهر أمامه كمـا لو كان يتصرف لحسابه الخاص واعتقد المضرور فى صحة ذلك .

(٣) انه لايمكن اعتبار المتبوع حارسا ، لان استخدام التابع السيارة لاهداف شخصية لاعلاقة لها بالوظيفة ، يؤدى الى فقدان المـالك لعناصر الحراسة .

واذا كان الامر كذلك أفلا يمكن القول بمسئولية التابع كحارس ؟

اذا كانت المحكمة لم تواجه ذلك صراحة فاننا يمكن أن نستنتج ذلك ضمنا من الحكم الذى حصر المسئولية فى ظل نظام المسئولية الخطئيـة والقى بها على التابع . لان المحكمة برفضها القول بمسـئولية المـالك كمتبوع كان من الممكن أن تقـول ، اذا كان لذلك وجـه ، بمسـئوليته باعتباره حارسا الامر الذى لم يحدث ومن ثم نشك ـ وهو ما ذكرنا فى النتائج ـ فى اعتبار هذا المالك حارسا .

(1) SAVATIER : trait. 1951, t. 2, P. 419, No 223.

ولذلك فان المحكمة قد اتجهت الى القول بمسئولية التابع شخصيا على اساس قواعد المسئولية الخطئية ، والسبب فى ذلك أنهـا بالاضـافة الى رفضها القول بالمسئولية عن فعل الغير لزوال علاقة التبعيـة ، فانها لم تشأ أن تقضى باعتبار التابع مسئول كحارس ، حيث كان السائد عدم تطبيق قواعد المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة . ان هـذا لا يدل اذن على عدم توافر عناصر الحراسة فى جانب التابع .

وفى حكم قديم ، كانت المواجهة المماثلة للمشكلة من جانب القضاء المصرى(١) . فقد قضى(٢) بأن المـادة ١٥٢ مدنى قديم الخاصة بالمسئولية عن فعل التابع ، لاتنطبق فى حالة ما اذا أخذ سايس سيارة مخدومه فى غفلة منه واستعملها لمصلحته الشخصية ، وأن الضرر الذى ينشـأ فى هذه الحالة يكون المسئول عن التعويض المدنى المترتب عليه هو السائس وحده ، اذ السائس مخصص لعمل غير قيادة السيارة ولم يكن استعمال السيارة حاصلا فى شأن من شئون مخدومه ولا يمكن ادخـال السـيد متضامنا مع السائس فى التعويض فى هذه الحالة التى يعتبر فيها السائس متلصصا على مال سيده ، فى غفلة منه ، فلا تطبق المـادة ١٥٢ لان من شروطها أن يكون الضرر الواقع من الخادم على الغير حاصلا اثناء تأدية الخادم عملا سلط على أدائه من قبـل المخدوم ، والا كان الخـادم هو المسئول وحده عن التعويض المدنى .

وواضح أن هذا الحكم قد جاء على نحو الحكم الفرنسى السابق . فقد رفض الحكم مسئولية المخدوم عن فعل التابع الذى أخذ سيارة سيده خلسة ، لعدم توافر شروط تحقق المسئولية كمتبوع حيث أن الضرر لم يقع اثناء قيام السائس بخدمة مسندة اليه من مخدومه وانما اثناء استعمالها لمصلحته الشخصية .

الا ان هذا الحكم المصرى ، لم يكن امامه بدا من ان يواجه المسألة الا من نفس الزاوية التى عالج فيها الامر . فلم يكن هناك نص يقـرر المسئولية عن الاشياء غير الحية .

---

(١) أنظر حكم النقض المصرية فى ١٩٦٥/٣/٢٩ ، مجموعة احكام النقض ١٩٦٥ ص٣٩٦

(٢) نقض مدنى مصرى ، ١٩٢١/٣/٢٩ ، ملحق الاحكـام الصـادرة من الـدائرة الجنائية فى مواد مدنية وتجارية ، مجموعة القواعد القانونية ٤ ص ١٢٩٠

ويبقى السؤال كما هو . هل يعتبر التابع حارس أم لا ؟
سوف نحاول فيما يلى وضع معيار لتحديد ذلك .

ثالثا — معيار القول باعتبار التابع حارسا :

٣٦٠ — لقد أكد القضاء فى فرنسا تعارض صفتى التابع والحارس ، وقضى(١) ، تأكيدا للتعارض المذكور ، بأن التابع لايعتبر حارسا اثناء ممارسته لوظائفه المخولة اليه من المتبوع ، وانما الاخير يمارس بواسطة التابع سلطات الاستعمال والتوجيه والرقابة على الشىء .

وكان تركيز النقض الفرنسية على مثل هذا التعارض : ففى حكم لها بتاريخ ١٩ فبراير ١٩٥٨ (٢) قضى من جانبها بأن هناك تعارضا بين فكرتى التابع والحارس ، بعد تأكيدها لمبدأ « تبادلية الحراسة وعدم ازدواجها » والذى رفضت نتيجة له مساءلة كل من المتبوع والتابع على اساس اعتبار كل منهما حارسا .

فعلى اثر طعن فى حكم استئناف مونبلييه الصادر فى ١٨ نوفمبر١٩٥٦ والذى قررت بمقتضاه فى حالة وقوع حادث من سيارة يقسودها تابع لم يثبت على عاتقه اى خطأ ، التزام كل من التابع والمتبوع على اساس المادة ١/١٣٨٤ على سبيل التضامن باعتبارهما حارسين

ولكن كان من الامور البديهية ان يلقى هذا الحكم مصيره المحتوم بالالغاء . لانه من لم يثبت خطأ على عاتق السائق التابع ، فان المضرور لم يكن فى مقدوره مقاضاة المتبوع بهذه الصفة ، وعلى ذلك فقد انحصرت المسألة فى نطاق المسئولية عن الاشياء حيث قررت المحكمة العليا ان مالك السيارة المتبوع هو المسئول على اساس صفته كحارس ، لانه له وحده عناصر تلك الحراسة : الاستعمال ، والتوجيه ، والرقابة على الشىء ، دون التابع الذى يخضع لاشرافه وأوامره .

---

(١) Trib. Civ. CHINON : 2-3-1949 : Sem Juride. 1950-2-5621

(٢) CASS. Civ. 19-2-1958 b D. 1950' P. 331

وفى نفس المعنى : انظر CASS. Civ. 16 et 16 Mars 1960 : Gaz. pal. 1960-2-57-9-11-1960. D. 1961, Somm. P.27-18-1-1961 : Bull. Civ 1961-2-32, No 47-31-3-1962 : Bull Civ. 1962-2-231, No 326

وعلى نفس الوتيرة : أكدت النقض الفرنسية هـذا التعارض بين صفتى الحارس والتابع وجاء فى حيثيات حكمها(١) : « حيث ان الحراسة تبادلية ليست مزدوجة alternative non cumlative » .

« وحيث ان الدعوى مؤسسة على المـادة ١/١٣٨٤ فان محكمـة الاستئناف لاتستطيع دون مخالفة نص المـادة ١٣٨٤ ، أن تقرر مسئولية (التابع) بهذه الصفة (حارس) ، فى الوقت الذى يتمتع فيه متبوعـه وحده بصفة حارس سيارة النقل التى سببت الضرر » .

ويبدو ان هذا الاتجاه ، قد اثار — على غير حق — اقتناعا لـدى البعض (٢) الذى لم يتردد فى اعطاء تأييده لهذا التعارض .

٣٦١ — وفى تقديرنا ، فان الحراسة بموجب اتجاه النقض السابق لاتكون الا لشخص واحد دون اثنين ، وانما يجوز انتقالها من شـخص لآخـر .

واذا دققنا النظر ادركنا لاول وهلة ان التعارض بين صفتى الحارس والتابع قد ورد — بحق — فى موضعه الصحيح متفرعا عن مبدأ تبادليـة الحراسة وعدم ازدواجها . وفوق ذلك فانه تعارض من جانب واحـد فى نطاق علاقة التبعية كما انه تعارض ليس مطلقا . ويتضح كـل ذلك من الاحكام السابقة .

ذلك أن مفهوم مبدأ تبادلية الحراسة وعدم ازدواجها هو أن الحراسة تكون لشخص واحد وتقبل الانتقـال . وبناء على ذلك ، فاما ان تكون الحراسة للمالك المتبوع او لا .

فاذا كانت له : فان ذلك يعنى أن له عناصرها ، وأنه له سـلطة اصدار الاوامر والتعليمات للتابع فيما يتعلق باسـتخدام الشىء وهـو يمارس وظائفه المسندة اليه من المتبوع . مما يؤدى بنا الى القـول بأن التابع يخضع بدوره لتلك الاوامر والتعليمات .

---

(١) CASS. Civ. 20-12-1966 : Bull. Civ. 1966-2-684 No 978

وفى نفس المعنى :

28-3-1964 : Dull. Civ. 1964-2-316' No 421
12-7-1966 : Bull. Civ. 1966-2-546 No 780
PIERRON : chron. Sem. Jurid. 1958-I-1437

ان سلطات المتبوع مستقلة على الشيء ، باضـافة الى تأكيـدها بخضوع التابع وارتباطه مع المـالك المتبوع بعلاقة تبعية ، يؤدى ولاشك فى ذلك الى استحـالة نسبة الحراسـة للتابع الذى لا يتمتع بأى سلطة أو استقلال على الشيء .

وما تجدر الاشارة اليه بعد ذلك ، هو أنه مهما كان من أمرماذكرته الاحكام التى عرضناها آنفا من تعارض بين صفتى التابع والحارس فانه لايعدو فى نظرنا سوى تعارض اقامته — بحق — تلك الاحكام بين علاقة التبعية منظورا اليها من زاوية التابع وبين الحراسة .

وعليه فان هناك ارتباطا بين وجود علاقة التبعية وما يصحبها من سلطة للمتبوع وخضوع من جانب التابع ، وبين وجود الحراسة للمتبوع ومن ثم عدم نسبتها للتابع هذا من ناحية ، ومن ناحية اخرى فان ارتباطا يقوم ايضا بين عدم وجود علاقة التبعية مع ما يصاحبها من زوال سلطة المتبوع وعدم خضوع التابع وبين امكان القول بنسبة الحراسة للتابع .

ونستطيع القول مع الحالة الاخيرة أن التعارض بين صفتى التـابع والحارس ليس تعارضا مطلقـا .

ذلك أن القيد الوارد على هذا الاطلاق هو زوال علاقة التبعية ومن ثم صفة التابع الذى يصير حارسا للشيء باستخدامه لمصلحته الشخصية وهو ما عبرنا عنه بالتابع غير المخلص . وقيل — بحـق — بأنه « ليس هناك تعارضا مطلقا بين صفتى التابع والحارس(١) كذلك « أن مركـز الحارس من المراكز المستقلة التى تتسم بعناصر خاصة تكونه ومن العبث الحاقه او مقابلته بأى مركز من المراكز القانونية الاخرى . وليس صحيحا القول بأن مالك الشيء هو بالضرورة حارسه المسئول ، فضلا عن ذلك ، فليس صحيحا القول بأن حائز الشيء الذى يقوم باستخدامه ، كمـا هو الامر بالنسبة لمركز التابع ، لايمكن ان يعتبر حارسا مطلقا . والحقيقة ان المـالك يفترض انه حارس لانه يمارس عادة على الشيء السـلطة الفعلية المميزة للحراسة ، وعلى العكس ... فانه يبدو انا أنه مما يتفق

(١) انظر : GOLDMAN : thése, op. Cit. 1946, P. 116, no 70
وفى هذا المعنى : BESSON : note, Rec. gen. L. J. 1958, P. 636, no 204

« اذا كانت النتيجة التى توصلت اليها النقض (تعارض صفتى التابع والحارس) لاشك فيها ، فان قيمتها ليست مطلقة » .

مع روح القضاء الحديث ، القول بأن التابع يفترض أنه غير حارس لان ما يوجد فيه من تبعية من شأنه أن يستبعد عادة ممارسة سلطة مستقلة على الشيء .. قرينين ممكن اثبات عكسهما . فيستطيع المالك المدعى عليه في دعوى مؤسسة على المادة ١٣٨٤/١/١ اثبات أنه لم يكن حارسا لحظة الحادث ، لانه فقد سلطته على الشيء ، ولايهم أن يكون انتقال هذه السلطة الى الغير قد تم قانونا regulierement أو رغما عنه ، وعلى العكس فان المضرور من حادث ، سببه شيء يتواجد بين يدى التابع ، يستطيع أن يثبت — وان كانت مصلحته أقل في ذلك — أن التابع على الرغم من تبعيته قانونا ، في مركز الحارس لانه يمارس على الشيء سلطة فعلية مستقلة (١) » .

ويتضح مما تقدم أنه يتصور انتقال السلطات من المتبوع الى التابع أي انتقال عناصر الحراسة ، اما رغما عنه أو برضائه ، سواء كان رضاء صريحا أو ضمنيا ، بحيث يمكن القول في هذه الحالة ، والتابع يمارس على الشيء سلطات بصفة مستقلة ، أنه قد صار حارسا .

وهذا يتأتى بطبيعة الحال دون وجود علاقة التبعية ، ومن ثم يكون التابع مسئولا باعتباره حارسا بعد زوال صفته كتابع ، ولا مسئولية على المالك ، لابصفته حارس لزوال سلطاته وانتقالها للتابع ، ولا بصفته متبوع لزوال التبعية باستقلال التابع .

٣٦٢ — وعلى هذه النظرة جرى قضاء محكمة النقض الفرنسية في بعض أحكامها وقضى (٢) بأنه اذا كان مالك الشيء غير الحي الذى أحدث الضرر والذى سلمه الى تابعه ، يظل في الاصل حارسا له حيث يمارس المتبوع الحراسة بوساطة التابع ، فالامر غير ذلك في بعض الحالات ، حيث ينتقل الالتزام بالحراسة ، المصاحب Corrélative لسلطات الاستعمال والتوجيه والرقابة ، الى التابع . وقد عدد الحكم هذه الحالات على النحو التالى :

(أ) اذا كان المتبوع قد اعار الشيء للتابع .

(ب) اذا كان التابع لحظة الحادث ، يقوم باستخدام الشيء لمصلحته الشخصية باجازة ضمنية من متبوعه .

(١) GOLDMAN : thése, op. Cit. 1946, P. 118-119, no 71

(٢) CASS. Civ. 6-6-1952 : Gaz. Pal. 1952-2-183

(جـ) أذا كان يستخدمه خارج نطاق وظيفته .

وتاسيسا على ذلك فانه اذا ما اصاب الغير ضررا من الشيء الذى سلمه المتبوع للتابع ، فلا يكون للمضرور ، فى ظل حالة من الحالات السابقة حيث فقد المتبوع الحراسة وزالت علاقة التبعية ، الا مقاضاة التابع بصفته حارسا ولا دعوى له قبل المتبوع .

وبناء على ذلك قضى(١) بأن الخادم الذى يقوم باستخدام سيارة سيده خلسة عنه ورغم حظره عليه ذلك فانه يصير حارسا .

وقالت استئناف باريس (٢) :

— ان رب العمل الذى يترك سيارته تحت تصرف العامل لمهمة محددة باجازته الرجوع بها الى موطنه والعودة بسبب اضراب عمال النقل فى المنطقة ، لايكون مسئولا عن الحادث الذى يقع من العامل اثناء استخدامه للسيارة فى النزهة ، لا بصفته متبوعا ، ولابصفته حارسا للشيء الذى اخذ خلسة عنه حيث انه فقد الاستعمال والرقابة والتوجيه .

— وفى الواقع فانه باستعماله السيارة للنزهة بعد عودته الى منزله فانه ليس فى ممارسته وظائفه وليس بمناسبة وظائفه لحظة الحادث ، وان الفعل الذى سبب الضرر ليس له علاقة سببية مع ممارسة وظائفه ، وان الامر يتعلق بفعل مستقل عن علاقة التبعية ، ولايؤدى الى مسئولية رب العمل لا باعتباره متبوعا ولا باعتباره حارسا للسيارة .

وواضح ، بغض النظر عن الحالة الاولى والثانية حيث يتم انتقال الحراسة برضاء المتبوع ، كيف أن التابع يصير حارسا بانتقال الحراسة اليه خلسة عن المتبوع ورغما عنه ، وهذه هى الحالة الثالثة .

فاذا ما كان هناك سائق يعمل لدى المالك ويتولى قيادة السيارة لحساب الاخير وقام باستخدامها خلسة عن متبوعه فى غير وقت العمل مثلا : من اجل مصلحته الشخصية ، وأخذ معه صديقه راكبا على سبيل المجاملة للقيام بنزهة ، فان السائق التابع يصير حارسا ، كما يعتبر

---

(١) CASS. Civ. 21-11-1956 : D. 1957, P. 51

(٢) PARIS : 22-10-1963 : Gaz. pal. 1964-1-191

السارق كذلك ، حيث أن له سلطات الاستعمال والتوجيه والرقابة (١) ، ولا مسئولية عن الحادث الذى يقع على عاتق المالك لابصفته متبوع لزوال علاقة التبعية ووقوع الحادث فى غير وقت العمل ولابصفته حارسا لانتقال الحراسة الى التابع (٢) ، وان كان بغير رضاء المتبوع : وهو ما قضت به النقض الفرنسية فيما يتعلق بالتابع غير المخلص (٣) .

وفى مجال الحالة الثالثة ، كان تدخل الدوائر المجتمعة (٤) لمحكمة النقض الفرنسية التى فرقت بين ما اذا كان فعل التابع مستقلا عن وظائفه حيث لا تترتب مسئولية المتبوع بهذه الصفة ، وبين ما اذا لم يكن كذلك حيث ترتب مسئولية المتبوع ولو كان التابع قد تعسف فى أداء وظيفته .

٣٦٥ — ولمحة سريعة عن الاحكام السابقة ، يلاحظ أنها وان كانت متفقة فى اغلبها على اضفاء صفة الحارس على التابع الا أن منها مايثير الشكوك فيما تضمنه بهذا الخصوص ، ونقصد حكم النقض الفرنسية فى

---

(١) V. MAYNIER : thése, op. Cit. 1950, P. 33
MAZEAUD : chron. op. Cit. Rev. tr. Civ. 1952, P. 502, no 15

(٢) BESSON : note, op. Cit. Rec. gén. L. J. 1958

حيث قال « ان المتبوع لا يكون مسئولا عن فعل التابع الا اذا تسبب فى احداث الضرر أثناء ممارسته وظيفته ، ومن هنا ، فاذا استخدم التابع الشىء خارج نطاق وظيفته فانه يصير حارسا ويفقد صفته كتابع ولا تكون الحراسة للمتبوع ، ويتم هذا الفرض اذا خرج التابع عن حدود وظيفته واستخدم السيارة خلسة عن رب العمل لمصلحته الشخصيه » .
V. aussi : BÉCQUE : chron. op. Rev. tr. Civ. 1952.

فبعد أن نفى الفقيه امكان اعتبار التابع حارسا اذا كان يتصرف فى نطاق ممارسة وظيفته ، قال ، « ان الامر يكون غير ذلك اذا كان الالتزام بالحراسة الذى يرتبط بسلطات الاستعمال والادارة والرقابة قد انتقل الى التابع وبحث هذا بصفة خاصة اذا أعاره المتبوع الشىء ، أو عندما يستخدمه (التابع) خارج حدود وظيفته من أجل مصلحة خاصة . ان التابع يصير حارسا باستخدامه الشىء من أجل فائدته ومتعته الشخصية رغما عن ارادة المتبوع » .

(٣) أنظر من أحكام القضاء حيث اعتبرت التابع غير المخلص حارسا :
CASS. REQ : 18-10-1940 : Gaz. Pal. 1940-2-65

ومن أحكام الدائرة المدنية للنقض الفرنسية :
17-6-1946 : Gaz. pal. 1946-2-67
17-4-1947 : Sem. jurid. 1947-2-3642
CASS. ch. Réun. 9-3-1960
J. C. P. 1960-2-11559

٦٠/٦/١٩٥٢ (١)، . فبعد أن أكدت المحكمة مبدأ أصليا مؤداه احتفاظ المالك المتبوع بحراسة الشيء المسلم الى التابع قالت بأن الامر يختلف فى ظروف معينة ينتقل فيها الالتزام بالحراسة بعناصره الثلاثة الى التابع وأن هذا يحدث بصفة خاصة فى حالة معينة جاءت على النحو الآتى فى حيثيات **الحكم** : « ... أو اذا كان التابع لحظة حصول الفعل الضار ، يستخدم الشيء لمصلحته الشخصية بموجب اذن ضمنى من متبوعه ... »

فهل يفهم من ذلك أمكان تحقق مسئولية التابع كحارس اذا كان استخدامه للسيارة بأذن المالك ، قد تم عن طريق اخذه راكبا على سبيل المجاملة وكان ذلك لمصلحته الشخصية بأن كان الراكب صديقا ؟

فى الواقع يجب أن نفرق بين فرضين :

الفرض الاول :

أن يأذن المالك المتبوع لتابعه بأن يستخدم السيارة فى اثناء قيامة بوظائفه لمصلحته الشخصية بأن يجيز له أن يأخذ معه راكبا على سبيل المجاملة ، وكان الراكب صديق التابع مثلا ، ووقع حادث ، فلا شك أن المضرور يجوز له فى هذه الحالة الرجوع على المالك كمتبوع او كحارس.

الفرض الثانى :

أن يأذن المالك المتبوع لتابعه ، من الاصل ، أن يقوم باستخدام السيارة لمصلحته الشخصية ولخدمة تلك المصلحة ، بحيث يتم ذلك خارج نطاق ممارسة وظائفه .

فاذا ما أخذ التابع معه راكبا على سبيل المجاملة فانه لايجوز للاخير ، فى حالة وقوع حادث ، الرجوع على المالك كمتبوع لزوال علاقة التبعية بوقوع الفعل الضار خارج نطاق الوظيفة المسندة الى التابع من المتبوع ، كما لايجوز له أيضا الرجوع عليه باعتباره حارسا لانتقال عناصر الحراسة الى التابع الذى يسأل على أساس هذه الصفة لانه يأخذ حكم المستعير .

وثمة ملاحظة أخرى نسجلها على القضاء السابق الا وهى أن مجرد الحيازة المادية للشيء من جانب التابع لا يكفى فى حد ذاته لترتيب النتيجة السابقة الماثلة فى اعتبار التابع حارسا . وقد ضمنت النقض..

---

(١) مشار اليه فيما سبق

الفرنسية هذه الملاحظة فى احكامها وقضى (١) بأن انتقال الحراسة لاينتج التوجيه والرقابة لفائدة Profit شخص آخر وليس الامر كذلك — بالضرورة عن واقعة كون الشيء فى حيازة Possession الغير وقت احداثه الضرر أن الحيازة المادية لاتؤدى الى هذه النتيجة الا اذا تمت بموجب عقد ، أو فى ظروف تدل على أن المالك قد فقد كل سلطات التوجيه والامر Commendement

كذلك قضى (٢) ، بأن انقال الحراسة لايستنتج بالضرورة من واقعة أن الشيء كان بين يدى الغير لحظة حصول الواقعة الضارة ، وأن حيازة الشيء ماديا لاتؤدى الى هذه النتيجة الا فى حالة وجود عقد يتضمنها (٣)؛ أو فى حالة فقد سلطات الاستعمال والتوجيه والرقابة .

ومن ثم ، يكون قد دبرر قضاء ذلك الحكم الذى قضى ، بعد أن كشف relevant أن التابع كان لحظة الحادث يستخدم الشيء وفق الشروط التى ترك له المتبوع أمر تقديرها Conformement aux conditions dont le commettant l,avait laisse Juge بأن المتبوع يحتفظ بالانتفاع Jouissance مع السلطات اللازمة Corelatifs التى تميز الحراسة ولو كان التابع قد خول قيادة السيارة للغير .

وقد أكدت ذلك محكمة استئناف بوردو (٤) فى حكم يتعلق بالنقل مجاملة وقالت : ان انتقال الحراسة لايقع الا بعقد أو عندما يستخلص من الظروف دون مالبس أو غموض أن المالك يقصد التخلى عن سلطات

---

(١) CASS. Civ. 24-10-1956 : Gaz. Pal. 1956-2-423.

(٢) CASS. Soc. 18-9-1960. op. Cit.

(٣) وفى ذلك قالت الدائرة المدنية لمحكمة النقض الفرنسية ، أن من ترك له الشيء تحت تصرفه المطلق بموجب عقد تكون له الحراسة خلال فترة هذا العقد خاصة فيما يتعلق بالموظف الذى ترك به رب العمل وتحت تصرفه محلا للسكن Un local d'habitation ولم يتلق أى أوامر أو تعليمات بخصوص تشغيل المحل

CASS. Civ 23-11-1961 : J. C. P. 1961-4-183

وقضى أيضا بان رئيس الشركة التى وضعت تحت تصرفه الكامل سيارة بسائقها يكون حارسا لها .

PARIS : 15-3-1968. Gaz. pal. 1968-2-111

(٤) BORDEAUX : 19-4-1967 : J. CL. Respons. civ. fasc. B, P. 3, No 83

كما جاء فى الحكم — عندما يعهد Chargée مالك سيارة الى شخص من الغير بقيادة سيارته لتوصيل صديق له (المالك) الى موطنه .

٣٦٦ — وبعد كل ما تقدم ، فان حالات معينة ، يمكن أن يكون فيها التابع حارسا ، نستطيع ان نحصرها فيما يلى :

ان يتم انتقال الحراسة الى التابع ، انتقالا يتضمنه عقد يبرم بهذا الشأن ، أو اذا كان هناك من الظروف ما يدل على انتقال الحراسة للتابع ، سواء بثبوت قصد الناقل بالتخلى عنها طوعا باذن ضمنى منه للتابع باستخدام السيارة لمصلحته الشخصية خارج نطاق الوظائف التى اسند المتبوع اليه مهمة ممارستها ، أو بأن يكون التابع قد قام باستخدام سيارة المتبوع من اجل نزهة ، خلسة ورغما عنه ، وقيامه بأخذ راكب على سبيل المجاملة ، حيث قلنا باعتباره حارسا فى هذه الحالة مثل السارق .

٣٦٧ — ولم يكتف البعض بالاعتراف بذلك وامكان تحقق مسئولية التابع كحارس ، بل ذهب الى ابعد من ذلك ، بعدم ترتيب هذه النتيجة ، الخاصة بمسئولية التابع كحارس ، وانما التصميم على بقاء مسئولية المتبوع فى هذه الحالة أيضا ، اى فى حالة اعتبار التابع حارس .

وقيل بامكان احتجاج المضرور ضد المتبوع بقرينة المسئولية التى تقع على الحارس التابع . وتكمن تعلة ذلك — فى نظرهم — فى أن مسئولية المتبوع عن فعل تابعه فى هذه الحالة انما تفسر بحلول Substi-tuion الاول محل الثانى ، وأخذ المتبوع محل التابع فىمواجهة المضرور(١) .

ومؤدى هذا الرأى ، انه اذا اخذ السائق التابع ، سيارة متبوعه خلسة عنه ، وأخذ معه صديقه للنزهة ووقع حادث ، فانه يجوز للراكب مجاملة الذى اصيب فى الحادث ، أن يرجع بالرغم من صيرورة التابع

(١) MAZEAUD : chron. op. Cit. Rev. tre Civ. 1952.
V. aussi : L,EFEBVRE : thése, op. Cit. 1941, P. 103.
PIERRON : « Des lines entreeles présomrtions des responsabilité de l'article 1384 du code civile. sem. Jurid. 1947-1-654
DOR : « Lanotion de preposition dans la responsabilité civile ». thése PARIS, 1956 P. 266
CAMBOURNC : « Les limites la responsabilité civile du commettant de fait de Ses preposes " thése PARIS, 1968, P. 134

حارسا ، على المتبوع بصفته هذه . نتيجة لايمكن التسليم بهـا نظـرا لمـا يلى :

(١) أن هذا الراى يتعارض مع ماقضى(١) بـه من أن مسـئولية السيد عن فعل تابعه انما هى مسئولية استثنائية اقتضاها القانون على خلاف الاصل الا يسأل المرء الا عما يصدر عنه شخصيا ، فيجب عـدم التوسع فيها .

(٢) أن هذا الرأى يضيف فى الواقع ، نوعا جـديدا من المسئولية لايعرفه القانون .

(٣) لمـا كان مؤدى هذا الرأى استمرار وجود علاقة التبعية حتى تتحقق مسئولية المـالك المتبوع عن فعل الشىء الموجـود فى حراسـة التابع ، وان وجود مثل هذه العلاقة هو أمر مسلم به اذا جاء استخدام التابع للشىء فى حدود وظائفه ، فان ما ننكـره هو اقامة هـذا الـراى مسئولية المتبوع على أساس تلك العلاقة مع زوالها فى الواقع باستخدام التابع للشىء من أجل مصلحته الشخصية وتمتعه بكل السلطات عليه .

ان هذا الرأى قد خلط فى الواقع بين مسئوليتين لكل منهما مجالهـا المتميز ، المسئولية عن فعل الغير وهدفها حماية المضرور من فعل التابع والمسئولية عن الاشياء وهدفها حماية المضرور من فعل الشىء .

(٤) ان هذا الرأى ينطوى ، وهذه نتيجة مفرعة عن النقد السابق على مغالطة كبيرة لانه باعتبار التابع حارسا فان من مقتضيات ذلك زوال علاقة التبعية باستقلاله فى خصوص سـلطاته على الشىء فكيف يقـال بمسئولية المـالك كمتبوع وليس له أى سلطة على السائق الذى فقـد بدوره صفة التابع .

= ومن الفقه المصرى : سليمان مرقس ، المرجع السابق ، ص ٣٩٩ رقم ٤٤١

وتقول محكمة النقض المصرية : ان مسئولية المتبوع عن اعمال تابعه غير المشروعة، مسئولية مصدرها الفعل غير المشروع ، وهى لا تقوم فى حق المتبوع الا حيث تتحقق مسئولية التابع بناء على خطأ واجب اثباته او خطـا مفترض — ١٩٦٤/٢/٢٠ . مجموعـة النقض ١٩٦٤ ، ص ٢٤٠ رقم ٤٢

(١) محكمة القاهرة الابتدائية فى ١٩٥١/٥/٨ ، مجلة المحاماة لسنة ١٩٣٢ ، العدد الاول ص ٧٩ رقم ٢٤

ومنشور بالفرنسية ايضا فى نشرة التشريعات والقضاء المصرية ، ١٩٥٢ ، ص ٥١

(٥) ان هذا الرأى يؤدى الى نتيجة لايمكن قبولها فى نطاق تقسيم الحراسة الى حراسة جوهر وحراسة استعمال .

فاذا كان الشىء مملوكا للتابع ويخضع فى استخدامه لاوامر المتبوع ثم قام التابع باستخدامه لمصلحته الشخصية واخذ معه راكبا على سبيل المجاملة ، ووقع حادث ترتب عليه اصابة هذا الراكب ، وثبت أن الحادث يرجع الى عيب فى الشىء فان مؤدى ذلك ، وحراسة الجوهر على عاتق التابع مما يستوجب مسئوليته بصفته كحارس ، تحقق مسئولية المتبوع عن فعل شىء لاعلاقة له به على الاطلاق وهذا لايمكن قبوله(١) .

٣٦٨ — خلاصة :

تأسيسا على ما سلف بيانه ، فانه يمكن القول بأن التابع الذى يأخذ معه راكبا على سبيل المجاملة فى سيارة المالك من شأنه أن يؤدى الى ترتيب مسئولية الاخير باعتباره متبوعا اذا كان الحادث الموجب لتلك المسئولية قد وقع فى نطاق ممارسة التابع لوظائفه حيث اذن سابق من المالك المتبوع بذلك .

وكذلك تتحقق مسئولية المالك كمتبوع اذا كان هذا النقل قد تم من التابع الذى تجاوز حدود وظيفته بتجاهل حظر الاول عنيه ذلك ، ولكن بشرط اثبات حسن النية والماثل فى أنه كان يتعامل مع السائق التابع على أنه يتصرف لحساب متبوعه . كل ذلك يتطلب اثبات المضرور لخطأ التابع .

ويترتب على ذلك بحكم المنطق عدم مسئولية مالك السيارة كمتبوع فى غير الحالات السابقة ، حيث لايكون المتبوع قد صرح بهذا النقل أو كان التابع قد قام به رغم حظر الاول عليه ذلك ، أو اذا كان المضرور سىء النية ، وقبل الركوب مع علمه بالحظر المذكور .

والسبب فى ذلك ، وهذه بديهية من البداهات ، هو زوال علاقة التبعية واعتبار أن فعل التابع لاعلاقة له بالوظيفة التى يمارسها وهذا

---

(١) انظر من معارضى هذا الاتجاه :

COLIN et CAPITANT : trait. dr. Civ. 1959, t. P. 690, No 1214.
BEUDANT : cours. dr. Civ. 1952, t. IX bis. P. 113,No 483
L'ESTANG : thése, op. Cit. 1961, P. 213-214, No 221 .

شرط جوهرى لتحقق مسئولية المتبوع . هذا فيما يتعلق بالمسئولية عن فعل الغير فى النقل مجاملة .

اما فيما يتصل بعلاقة هذه المسئولية ، بالمسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة ، فانه يمكن القول بأن مالك السيارة ، الذى يمكن أن تتحقق مسئوليته كمتبوع عما أصاب الراكب مجاملة فى سيارة يقودها تابعه ، يمكن ايضا وهذا أمر طبيعى ، أن يقاضى من جانب المضرور على أساس قواعد مسئولية حارس الاشياء .

والسبب فى ذلك هو انه طالما أن فعل التابع قد وقع محققا لمسئولية المتبوع ، فى نطاق ممارسته لوظيفته ، مما يفترض معه قيام علاقة التبعية ، ومما يؤكد من ناحية أخرى سلطة المتبوع على الشىء وحقه فى اصدار الاوامر والتعليمات فيما يتعلق باستخدام التابع للشىء ، فان ذلك يوجب القول بأن سلطة المتبوع تفترض بالطبيعة توافر عناصر الحراسة فى جانبه ، وان هذه السلطة وما يقابلها من خضوع من جانب التابع يؤدى الى انكار صفة الحارس على الاخير . ان علاقة التبعية تفترض وجود الحراسة فى جانب المتبوع وتعارضها معها من جانب التابع .

وفى هذه الحالة يجوز للمضرور الرجوع على المالك وله حق الخيار بين قواعد المسئولية عن فعل الغير والمسئولية عن الاشياء .

واذا كان ما ذكرناه توا متعلقا بمساءلة مالك السيارة كحارس يصدق فقط فى حالة امكان مساءلته كمتبوع ، فالامر غير ذلك بيقين فى حالات اخرى لايتحقق فيها ذلك ، وتشمل ، الى جانب الحالات التى ذكرناها من قبل بصدد عدم مسئولية مالك السيارة كمتبوع ومن ثم كحارس ، حالات اخرى يقوم فيها شخص بسرقة سيارة ويقبل راكبا على سبيل المجاملة ثم يقع حادث ، كذلك قيام سائق المالك بالاستيلاء على السيارة خلسة عنه ويقع حادث خلال نقل يقوم به لشخص على سبيل المجاملة . ففى هذه الحالات لايمكن القول بمسئولية المالك كمتبوع لاستحالة اعتباره كذلك بالنسبة للسارق أو التابع آخذ الحكم الاخير .

كذلك لايمكن القول بمسئوليته كحارس لفقدانه عناصر تلك الحراسة ولاشك فى ذلك .

فى هذه الحالات يثور التساؤل ، خاصة اذا لم يثبت على عاتق التابع اى خطأ ، عمن يتحمل المسئولية ؟

واجابة على هذا التساؤل ، فانه قد خلص الينا بعد كل ماتقدم ذكره خلال المبحث الأخير ، أنه وان كان هناك تعارض بين فكرتى الحارس والتابع ، الا انه تعارض وليس مطلقا ، بحيث يمكن اعتبار التابع حارسا فى حالات معينة لانتقال الحراسة اليه ، اما بموجب عقد ، أو فى ظروف لاتدع مجالا للشك فى انتقالها اليه ذكرنا منها حالة التابع غير المخلص .

ونخلص من هذا الى تحديد شروط لاعتبار التابع حارسا :

(١) الا يكون فى الوسع مساءلة مالك السيارة بصفته متبوعا أو حارسا .

(٢) أن تكون للتابع على الشىء السلطة المستقلة والكاملة فى الاستعمال والتوجيه والرقابة .

فاذا ما ظلت هذه السلطة للمتبوع ، فلا يمكن الرجوع على التابع كحارس « لان علاقة التبعية تشكل عقبة امام استقلاله الذى يعتبر جوهريا لصيرورته حارسا » (١)

وهناك عدة نتائج (٢) تترتب على مساءلة التابع كحارس :

(١) أنه لايجوز رجوع المضرور ، فى حالة اعتبار التابع حارسا ، على المالك لابصفته حارسا نظرا لمبدأ تبادلية الحراسة وعدم ازدواجها ولابصفته متبوعا لزوال هذه الصفة عنه .

(٢) أنه يجوز للمالك (المتبوع) اذا ما أصابه ضرر من الشىء الذى يستخدمه التابع والذى سبق أن قام بتسليمه اليه للقيام بالمهام التى اسندها للتابع ، أن يطالب التابع بتعويض .

(٣) أن التابع الحارس لايستطيع الرجوع على المتبوع ، انمايستطيع فقط الرجوع على من ساهم بخطئه فى احداث الضرر .

---

(١) BIJOT : chron. op. Cit. J. GL. Respons. Civ. 1970

(٢) انظر فى نتائج قريبة من هذا المعنى :

BEMOURES :

Les circonstances dans Lequelles la responsabilité Civile du commettant ergagée " thése PARIS, 1959, P. 96

الخـــاتمة

نحو نظـــام موحد لمسئولية ناقل الاشخاص بصفة عامة

٣٦٩ — أن تحديد نظام المسئولية الذى يخضع له الناقل بالمجـــان كان محلا لتساؤل طرحناه فى مقدمة الرسالة .

وقد رأينا من خلال الدراسة كيف أن المسألة قد مرت — فى فرنسا على الاخص — بتطور كان على مراحل .

٣٧٠ — أما وقد ربطنا بين تحديد نظام المسئولية الذى يخضع لـــه الناقل بالمجان وبين التكييف القانونى للعلاقة بين هذا النـــاقل والراكب معه ، فانه ليس من المستغرب الآن أن ترفض خضوع هذا الناقل ـــ سواء كان النقل مجاملة أو كان لمصلحة الناقل ـــ لقواعد المسئولية العقـــدية ، وذلك بعد أن باتت عدم وجود العقد فى النقل المجانى حقيقة حتمية لامراء فيها .

٣٧١ — واذا كانت نتيجة ذلك تتمثل فى أن مسئولية الناقل بالمجان لاتعدو كونها مسئولية تقصيرية ، فاننا عرضنا خـــلال الدراسة كيف أن التطور قد بدأ فى فرنسا بتطبيق المسئولية التقصيرية على أساس اثبات الخطأ فى النقل مجاملة — وهو أمر محل تأييد القضاء والفقـــه فى مصر للآن ـــ دون الوجه الآخر للنقل المجانى حيث طبق المسئولية عن الاشياء فى النقل القائم على مصلحة للناقل وهو أمر لم يعرفه القضاء فى مصر .

ولمـــا كان الحل الاخير قد ورد فى مجاله الصحيح ، فانـــه كان من الطبيعى أن يرد التطور ليلحق بالوجه الاول (النقـــل مجاملة) ونظـــام المسئولية الذى يخضع له الناقل فيه .

وقد تمثل هذا التطور فيما لحق اثبات الخطأ من مرونة وصـــلت فى النهاية الى ايجاد قرينة بالخطأ على عاتق الناقل مجاملة فى نطاق ماأسميناه بنظام الخطأ الواقعى . وهى قرينة تتماثل الى حد كبير فى نتائجهـــا مع تلك المترتبة على المسئولية عن الاشياء خاصة فيما يتعلق باعفاء المضرور

من عبء الاثبات عملا فى نطاق الخطأ الواقعى وقانونا فى نطاق المسئولية عن الاشياء .

لتعدل محكمة النقض الفرنسية — بحق — عن القول بضرورة اثبات خطأ الناقل مجاملة باعتباره أساسا لمسئوليته الى القول بمساءلته باعتباره حارسا على أساس قواعد المسئولية عن الاشياء ، وتكون بذلك قد حققت المساواة بين الراكب فى النقل مجاملة والراكب فى نقل يتم لمصلحة الناقل .

وقد كان تأييدنا لذلك خلال دراستنا استنادا الى مبررات ذكرناها خاصة ما تعلق منها باعتبار الراكب مجاملة من الغير ووجود نظام اجبارى للتأمين الامر الذى يؤدى الى القاء عبء التعويض فى النهاية على شركة التأمين .

وبالاضافة الى ذلك فان النص الذى يقرر المسئولية عن الاشياء فى القانون المدنى الفرنسى والمصرى لم يتضمن أى تفرقة بشأن تطبيقه ، فلماذا يقال بعدم تطبيقه اذا كان النقل بالمجان ؟

٣٧٢ — واذا كان الامر كذلك بالنسبة للنقل المجانى ، أفلا يمكن القول — توصلا الى نظام موحد لمسئولية ناقل الاشخاص بصفة عامة — بتطبيق قواعد المسئولية عن الاشياء أيضا فى النقل بعوض حيث يوجد عقد نقل ؟

غير بعيد عن الذاكرة اننى قدمت خلال الدراسة مبررات فى تأييد رد بالايجاب على هذا التساؤل ، وذلك بعد تفنيد أساس المسئولية العقدية المتمثل فى الالتزام بضمان السلامة . فقد ذكرت أن عقد النقل لايتضمن التزاما مثل هذا ، وان ما يتضمنه هو التزام بعمل على عاتق الناقل مؤداه نقل الراكب فى مقابل أجر . فالراكب من الغير بالنسبة للحادث ويدخل بالتالى فى طائفة المضرورين الذين تحميهم قواعد المسئولية عن الاشياء .

فاذا ما أصيب الراكب بعوض فاننا نكون بصدد شخص أصابه ضرر من شىء فى حراسة آخر ، ويكون له التمسك بقواعد المسئولية عن الاشياء ضد الحارس للحصول على تعويض .

ويجب أن يلاحظ ، أن انتقادنا للالتزام بضمان السلامة والمسئولية العقدية للناقل بعوض ، لايعنى اهدار حق الراكب المضرور ، بل ان حماية

فعاله سوف تكفل له فى نطاق المسئولية عن الاشياء . خاصة اذا ادركنا أن النتائج المترتبة على القول بالالتزام بضمان السلامة تتفق عملا مع تلك المترتبة على المسئولية عن الأشياء ، وعلى وجه الدقة فيما يتصل باعفاء المضرور من عبء الاثبات وأسباب اعفاء الناقل من المسئولية . فما يضير اذن من القول بتطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل بعوض خاصة وان مميزات تترتب على ذلك سوف نعرض لها ؟

كذلك فاذا كان القضاء الفرنسى قد قال بالمسئولية العقدية للناقل بعوض على أساس التزام بضمان السلامة افترض وجوده فى عقد النقل ، وتم ذلك فى سنة ١٩١١ فى وقت لم تكن فيه المسئولية عن الاشياء غير الحية — بخلاف الحيوانات والمبانى — قد تبلورت بعد فى نطاق حوادث السيارات على وجه الخصوص ، فاننا نتساءل :

الا يمكن القول بأن تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل بعوض هو الحق الذى كان سيأخذ به القضاء فى فرنسا لو كان نظام المسئولية عن الاشياء قد تبلور أمامه عندئذ ؟

٣٧٣ — قد تثور اعتراضات على القول بتطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة . قد يقال بأن تطبيق هذه المسئولية فى هذا النقل يتنافى مع العدالة لانه يتسم بالتشدد بالنسبة للناقل ويؤدى الى المساواة بينه وبين الناقل الذى له مصلحة فى النقل .

الا أن اعتراضا مثل هذا مردود عليه من جانبنا بأنه تشدد ظاهرى وكاذب مع وجود التأمين الاجبارى . وعلى أية حال فاننا نقول أنه يتعين على القاضى أن يأخذ فى اعتباره عند تقدير مبلغ التعويض مجاملة النقل وما اذا كانت للناقل مصلحة فيه . ان نظام المسئولية الخطئية للناقل مجاملة لم يعد يوائم منطق العصر وضروراته التى تفرض — ازاء كثرة الحوادث — كفالة حق المضرور فى الحصول على تعويض .

قد يثور اعتراض ايضا فى نطاق النقل بعوض .

قد يقال أن التماثل فى النتائج — من حيث عبء الاثبات — بين المسئولية العقدية للناقل بعوض وبين تطبيق المسئولية عن الاشياء انما يعد مدعاة للاكتفاء بالمسئولية العقدية على أساس الالتزام بضمان السلامة ويعتبر دعامة لعدم بحث المسألة فى نطاق المسئولية عن الاشياء .

ونقول فى رفض ذلك ، أن التوصل من خلال تحليل غير قانونى — يتمثل فى افتراض التزام بضمان السلامة — الى نتائج تتماثل مع تلك المترتبة على حل قانونى يتمثل فى تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل بعوض حيث المجال الاصلى لها — لايمكن ان يؤدى الى تبرير عدم قانونية التحليل الاول ، الذى أدى اليها ، ومن ثم لايمكن ان يشكل قيدا أمام ضرورة بحث المسألة فى مجالها الصحيح حيث قواعد المسئولية عن الاشياء .

٣٧٤ — اما وقد كان رأينا ماثل فى تطبيق المسئولية عن الاشياء فى نقل الاشخاص ، فاننا نضيف فى دعمه — بالاضافة الى كل ماذكرناه من مبررات خلال دراستنا — عدة مميزات تترتب عليه فى نطاق النقل مجاملة والنقل بعوض .

٣٧٥ — مميزات تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة :

أن تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة يرتب عدة مزايا نوجزها فيما يلى استخلاصا من دراستنا :

١ — انه خير ضامن لحق الراكب المضرور فى التعويض . هذا الراكب الذى لم يعد يثقل كاهله التزام ثقيل باثبات خطأ الناقل .

٢ — أنه يؤدى ، ولا اثر للمجانية ، الى تجنب المشكلة المتعلقة بتحديد من يقع على عاتقه عبء اثبات مجانية النقل .

٣ — تفريعا عما سبق ، فانه لامحل لمشكلة الاحتجاج بمجانية النقل على الورثة مع تطرق المسئولية عن الاشياء فى النقل مجاملة .

٤ — انه يؤدى الى ضمان حصول المضرور على تعويض كامل فى حالة التصادم لانه يمكنه — والفرض التسليم بتطبيق المسئولية عن الاشياء فى حالة التصادم — الحصول على تعويض من ناقله وحارس السيارة الاخرى .

٣٧٦ — مميزات تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل بعوض :

ان هناك عدة مميزات تترتب على تطبيق المسئولية عن الاشياء فى النقل بعوض ونوجزها فيما يلى :

١ — تتمثل المميزات بصفة عامة فيما يترتب من اختلاف في الاحكام بين قواعد المسئولية التقصيرية والعقدية(١) .

٢ — ان مسئولية حارس الأشياء تقوم في مواجهة الجميع بخلاف الامر بالنسبة للمسئولية العقدية .

فالقول بالمسئولية العقدية للناقل بعوض من شأنه حصر آثارها بين اطراف عقد النقل . وازاء ذلك فقد لجأ القضاء الى فكرة الاشتراط لمصلحة الغير لتبرير تعويض اقارب المضرور المتوفى . الا أن تطبيق المسئولية عن الاشياء يجعل ذلك غير ذى فائدة(٢) .

٣ — ان تطبيق المسئولية عن الاشياء في النقل بعوض يؤدى الى القضاء على بعض المفارقات المترتبة في نطاق المسئولية العقدية ، وذلك في الحالة التى يثبت فيها ان الراكب قد أصيب بعد انتهاء عقد النقل والالتزام بالسلامة .

وبعد كل ما تقدم ، فان ما ينبغى ان يلاحظ هو أن تطبيق المسئولية عن الاشياء يرتب هذه الميزات ، ولو كانت السيارة المستخدمة في النقل لاتدور بقوة الدفع الذاتى وانما يجرها حيوان ، سواء كان النقل بمقابل أيا كان نوعه ، أو كان مجاملة . اما النقل على ظهر دابة فانه لايقع غالبا — وان كان نادرا في الحياة العملية اليوم — الا بالمجان ، وتنطبق المسئولية عن الاشياء بالنسبة للحوادث التى تقع في أثنائه . ويلاحظ أنه من النادر أن يقع بعقد نقل ، ذلك أن الراكب يكون في الغالب مستجرا للدابة .

وفي النهاية ، فاذا كان تطبيق المسئولية عن الاشياء نظاما موحدا لمسئولية ناقل الاشخاص يمثل خلاصة دراستنا ، فاننى أرجو أن أكون قد وفقت في تأصيل واضح — بقدر الامكان — للموضوع محل الدراسة ، وذلك باعتبار هذه الرسالة خطوة أولى على الطريق .

ولايسعنى الان ، الا تسجيل الشكر العظيم لاستاذى الفاضل الدكتور احمد سلامة المشرف على الرسالة ، والذى كان لتوجيهاته القيمة افضل الاثر في الوصول بالبحث الى هذه الصورة .

---

(١) أنظر في اختلاف المسئولية العقدية والتقصيرية : السنهوري ، الوسيط ، المصادر ، رقم ٥١٠ ص ٧٤٩ — ٧٥٠

LARDENNOIS : thése, op. Cit. 1935, P. 154-155

المراجـــع

اولا : المراجع باللغـــة العربية

ـ ابو زيـد رضـوان : القانون الجوى ١٩٧٢ .
: تطور طبيعة ومدى مسئولية الناقل الجوى الدولى للاشـخاص ونظم التأمين عليهـا بحث فى مجلة العلوم القانونية والاقتصادية يناير ١٩٧٤ .

ـ احمـد سـلامه : الرهن الطليق للمنقول ١٩٦٨ .
: مذكرات فى نظرية الالتزام ١٩٧٤ .
المدخل لدراسـة القانون ، الكتاب الاول (نظرية القاعدة القانونية) ١٩٧٤ .

ـ اسـماعيل غـانم : مصادر الالتزام ، ١٩٦٨ .

ـ السـنهورى : الوسيط فى شرح القانون المدنى الجديد ، مصادر الالتزام ، ١٩٥٢ .
: الوسيط فى شرح القانون المدنى ، العقود الواردة على العمل ، ١٩٦٤ .

ـ انـور سـلطان : الموجز فى مصادر الالتزام ، ١٩٧٠ .

ـ ثروت انيس الاسيوطى : مسئولية الناقـل الجـوى فى القانـون المقارن ، ١٩٦٦ .

ـ حسـن عـكوش : المسـئولية المدنيـة فى القانون المـدنى الجديد ، ١٩٥٧ .

ـ حسـين عامـر : المسئولية المدنية ، ١٩٥٦ .

ـ حشمت أبو ستيت : مصادر الالتزام ، ١٩٦٣ .

ـ حلمى بهجت بدوى : النقـل بغير عـوض ، مجـلة القانـون والاقتصاد ، السنة الثانية .

ـ سـعد واصـف : التأمين من المسئولية ، ١٩٥٨ .

- سـعد واصـف : شرح قـانون التـأمين الاجبـارى ، ١٩٦٢ — ١٩٦٣ .
- سـليمان مرقـس : الفعل الضار ، ١٩٥٦ .
: نظرية العقد ، ١٩٥٦ .
: الوجيز فى شرح القانون المدنى ، ١٩٦٤ .
- المرحوم عبد الحى حجازى : النظريـة العامـة للالتـزام ، المصـادر ، ١٩٥٤ .
- عبد المنعم فرج الصده : مصادر الالتزام ، ١٩٦٠ .
- عـلى البارودى : العقود وعمليات البنوك التجارية ، ١٩٦٦
- محسن شفيق : الوسيط فى القانون التجارى المصرى ، ١٩٥٦ .
- محمد حـامد رضـوان : بحث فى مسـئولية أمين النقل ، مجـلة المحاماه السنة ٣٢ .
- محمـد لبيب شنب : رسالة فى المسئولية عن الاشياء ، ١٩٥٧ ، شرح قانون العمل ، ١٩٦٦ .
- مصطفى كمـال طه : الوجيز فى القانون التجارى ، ١٩٧٣ .
- مصطفى مـرعى : المسئولية المدنية ١٩٣٥ — ١٩٥٦ .
- منصور مصطفى منصور : مذكرات فى مصادر الالتزام .
- يوسـف برسـوم : المسئولية عن الاضرار الناتجة عن الاشياء الجامدة ، ١٩٣٢ .

ثانيا : المراجع باللغة الفرنسية

*I — Ouvrages **généraux***

AUBRY et RAU : droit civil français. PARIS, 1951 t. VI par ESMEIN.

BAUDOUIN (Louis) : Traité pratique de la responsabilité en cas d'accident d'automobile (QUEBEC). TORONTO GANAD' 1955.

BEUDANT (CH.) : Les contrats et les obligations. cours de droit civil français. PARIS, 1952, t. IX bis,par RODIÉRE.

BOUIANGER et RIPERT traitéde droit civile. PARIS' 1957' t. 2, obligation.

CARBONNIER (J.) : droit civil. thémis. PARIS, 1959 t. 2.

COLIN et CAPITANT : traité de droit civil. PARIS, 1959, t. 2, obligations - thèorie générale, drufts réels principaux.

DALOQ (Rogemo.) : Traité de la responsabilitè civile BRUXLLES' 1664' t. 2.

DEMOGUE (REN É) Traité des obligations. PARIS'1925.

DE PAGE (HENERI) Traité élémentaire de droit civil. blege DRUXELLES, 1964, t. 2.

GARDENAT (Louis) et Recci (SAIMON) : De la resposabilité civile (Delits et cuasi délits). PARIS' 1927

LALOU (HENERI) : Traité de la respnosabilité civil, PARIS, 1962

MARTY (GABRIEL) et RYHAUD (PIERRE) : Droit civil Les ibligations. PARIS, 1962, t. 2.

MAZEAUD (H. L. J.) : Lecons de droit civil. PARIS, 1966, t. 2. obligations.

— Lecons de droit civil. PARIS, 1968' t. 3, principaux contrats. Par JUGLART.

MAZEAUD (H. L.) et TUNC : traité théorique et pratique de le responsabilité civile délictuelle et contractulle. PARIS, 1965, t. 1 .

NADEAU (ANDRÉ) : Traité de droit civil du QUÉBEC. MONTREAL, 1949.

PIRSON (R.) et DE VILLÉ (ALBRT) : Traité de responsabilité civile extra - contractuelle. BRUXELLES, 1935.

PIRSON (ROGER) : Droite. belge de la responsabilité civile complement au traité pratique de la responsabilité civile de HENERI LALOU. PARIS, 1964.

PLANIOL et RIPERT : Traité pratique de droit civile, PARIS, 1952, t. V. par ESMEIN.

POTHIER : Traité des obligations. PARIS, 1805.

SAVATIER (RENÉ) : Traité de la responsabilité civile en droit Français. PARIS, 1951.

STARCK (BORIS) : Droit civil. PARJS, 1972, t. 2- obligations.

II - Ouvrages Spéciaux

BEAUDONNAT (EMILE) : Des clauses de non-responsabilité et des l, assurance des fuates. PARJS, 1927.

BESSON (ANDRÉ) : les conditions générales de l,assurance de responsabilité automobile obligatoire. PARIS, 1962.

BLAISOT (A.) : commentaire Juridique et pratique du code de la route. PARIS' 1922.

BONNE (RENE) et RLPPOL (JEAN) : la responsabilité civile des accidents causes aux tiers transportèes a titre gratuit et titre interement dans : précis des accidents d,automobile. J. BEDOUR. PARIS, 1968. P. 254-268

BORRICAND (JACQUES) : Le transport gratuit. PARIS, 1965

BOUT (ROGER) b La gestion d'affaires droit français. PARIS, 1972.

GABY (Georges) : Le contrat de transport terrestre. cour doctorat, faculté de droit du CAIRE, 1966-1967.

CAPITANT (H.) : Les principes fondamentaux du droit des contrats. cours de droit civil. doctorat' PARIS' 1932-1933.

CLAEYS (CH. EMMANUEL) : L'assuranse obligatoire de la responsabilité des accidents d'automobile, PARIS, 1962.

COCRAL et RIEDMATTEN : La responsabilité de l'usageatous vehicules terrestreset le contrat d'asurance. PARIS, 1971.

DELPART(GERMAIN): L'attomobiliste au tribunal. PARIS 1927.

DURAND (PAUL J.) : Droit et pratique des transports terrestres. PARIS, 1971.

ESMEIN (PAUL) : L'acte à titre gratuit. Cours de droit civil. doctorat. PARIS, 1933-1934.

— La responsabilité civile. Cours de droit civil. doctorat. PARIS, 1949-1950.

— les preuves en droit civil. Cours de droit civil. doctorat. PARIS, 1955-1956.

GRANER (REINER) : La responsabilité civile d'accidents. d'automobile sous considération speciale du probléme de la responsabilité en cas d'accident au cour d'un transport bénévole. PARIS, 1971.

GUIRAUD (A.) : La responsabilité civile en matiére d'accidents d'automobiles PARIS, 1932.

IMBRECQ (J.) : Les accidients de la locomation et la Juriprudence nouvelle. PARIS, 1933.

JOSSERAND (LOUIS) : Les transports. PARIS, 1926.

— Les mobiles dans les actes Juridieues PARIS, 1928.

— Cours de droit civil postif français. PARIS, 1933.

LOUP (JEAN) : La responsabilité de accidents causés par les automobiles PARIS, 1932.

MARTINE (EDMOND NOEL) : L'option entre la responsabilité contractuel et la responsabilité délictuelle. PARIS, 1957.

MARTY (GABRIEL) : L'influence du fait fautif ou non fautif de la victime sur la responsabilité contractuelle et

d'lictuelle en droit français. STRASBOURG, 1967 . Dactylographiée.

MAZEAUD (HENERI) 1 - Lls grandes arrèts de la cowr de cosssation dans el. daminc de la responsabilitè quasi dellctuelle de fait des choses inanimèes . Cowr de droit civil. doctorat. Paris' 1952 - 1953.

MICHEL (JACQUES) : Grauitè en droit romain. PARIS, 1962.

NIBOYET (J. P.) : Questions sur responsabilité. cours de droit Civ. doctorat. PARIS' 1930-1931.

OVERSTAKE (JEAN F.) :- Essai de classification des contrats spéciaux. PARIS, 1969.

PIERRE (JOSSE) : Le probléme des transports No 1 L'automobile le chemin de fer. PARIS, 1934.

RAYNAUD (PIERPE) : Cours de droit civil, Licence 2 eme anée. PARIS, 1967-1968.

RENARD (HUBERT) : L'automobiliste et la morale chrètianne. PARIS, 1967.

RIEDMATTEN (LEON De) : La responsabilité du fait de I usage de tous véchicules terrestres et le contrat d'assuance VERSAILLES' 1945.

RIPERT (GEORGES) : La régime démocratique et le droit civil moderne PARIS, 1936.

— La regle morale dans les obligations civiles. PARIS, 1949.

RODIÉRE : Droits des transports. t. 1 et 2, PARIS, 1953.
t. 3 fasc. 1, PARIS, 1960
t. 3 fasc. 2, PARIS, 1962

Manuel des transports terrestres et aériens. PARIS, 1969.

RUTSEART (JOSEPH) : Le fondement de la responsabilité civile extracontractuelle. etude doctrine et des Jurisprudences contomporaines. BRUXLLS, 1930.

SEGUR (LOUIS) : La notion de faute contractuelle en droit civil français. IX' 1956.

SIOUFI (MARCEL) : Le transport gratuit en droit libanais et en droit francais. PARIS, 1965.

TOULEMON (A.) : Toutes les questions pratiques sur l'acedent d'auto. PARIS, 1962.

III - THÉSES

ATALLAH (BORHAM) : Le droit propre de la victime et son action contre l'assureur de la responsabilité automobile obligatoire. PARIS, 1965.

BARAUD (ROGER) : L'assurance des personnes transportées a titre gratuit PARIS, 1933.

BEMOURES (Yves) : Les circonstances dans lequelles La responsabilité civile du commettant engagée PARIS, 1959.

BENATHAR (MARC) : La responsabilité du transporteur aérien en droit français aprés le loi du 2 mars 1957 PARIS 1962

BENDAYAN (ROGER) : Des rapports de la responsabilité du fait des choses et de la responsabilité du fait d'autrui. MONTPELLIER, 1941.

BESSON (ANDRÉ) : La notion de garde de la responsabilité du fait des choses . 1927.

BICHOT (JACQUES) : L'autonomie de la responsabilité du fait des choses et du fait d'autrui devant la Jurisprudence contemporaine DIJON. 1933.

BOITARD (MICHEL) : Les contrats de services gratuite PARIS, 1941.

BROUILLONET (PIERRE) : Des contrats comportant une dette de Sécurité MONTPELLIER, 1934.

BUENO (GHALES ADRIEN) : Le limites actuelles de la responsabilité du transporteur terrester de voyageurs PARIS, 1966.

CAMBOURNAC (FRANÇOIS, RENÉ, JACQUES) : Les limites de la responsbailité civile du commettant de fait de Ses présenté PARIS, 1968

CAMGUILHEM (RAOUL) : La notion d'acceptation des risques sportife et le droit de la reponsabilité civile,PARIS, 1961.

CASSVAN (ELIE) : Des clauses de non - responsabilitè PARIS 1929.

CHAMPEAUX (JEAN) : Etude sur la nation Juridique de l'acts 'a titre gratuit en droit civil français STRASSBURG 1951.

CHAPUS (RENÉ) : Responsabilité publique et responsabilité privèe les influences rèciproques de Jurisprudence administratif ves. PARIS, 1952.

CHARFI (MOHAMED) : La responsabilité civile du transporteur non professionnel de personnes. PARIS, 1957

CHARIER (PAUL) : De la responsabilite des propriétaire d'automobile en cas d'accidents. CEAR, 1926.

CHATILLON (SUZANNE) : Le transport gratuit des personnes en automobile. LYON, 1929.

CHEVALIER (JEAN) : La responsabillté civile des automobilistes et la Jurisprudence récente. PARIS, 1926.

CLUZEL (FLÉIX) :- Essai Sur les clauses d,irresponsabilitè PARIS

COCAT (MARCEL) :- Du fondement de la responsabilité du vciturier du matiére de transport de personne. PARIS, 1922

CORDIER (PIERRE) : L'obligation de Sécurité de la personne du creancier. PARIS, 1946.

CORESSI (ALEXANDRE) : De la responsabilité encoarue automobilistes â raison des dommoges causes par eux PARIS' 1928

CORNU (GÉRARD) . Etude comparé la responsabilité d'élictuelle en droit privé et en droit public. PARIS, 1949.

CORNU (MARCEL) - Des présomption de faute en matiére de responsabilité civile. MONTPELLIER, 1929.

COTTE (JEAN) : Le transport de passagers en droit aérien. PARIS, 1953.

COURTEAUD (PAUL) : Essai sur l,evolution dans la juris prudence récente du principe de l' autorité en civile de la chose Jugée au criminel. GRENOBLE, 1938

CREMIEUX (MARCEL) : Li répartion des dommages corporles. responsabilitè et 'garantie. ALX - MARSELLE 1971.

DEJEAN DE LA BATIE (NOEL) : Appréciation in abstracto et appreciation in concreto en droit civil français. PARIS, 1963

DESCHIZEAUX (JEAN) : Influence du fait de la victime sur la responsabilité civile délictuelle - GRENOBLE, 1934.

DOMAGES (ROGER) : La corps humain dans les commerce Juridique. PARIS, 1956

MELLE : DOR (MONIQUE) La notion de preposition dans la responsabilité du commettant. PARIS, 1956.

DORVILLE (ARMAND) : L'intéret moral dans les obligations. Etude comparé sur principe du répanation pécuniaire des dommages non - econamiques. PARIS' 1901.

DUPEYROUX (JEAN JACQUES) : Contribution à la theasie générale de l'acte a titre gratuit. TOULOUSE, 1955.

DURAND (PAULJ.) : Des conventions d'irresponsabilité PARIS, 1931.

DURVILLE (BERNARD) : Divergances entre la Jurisprudence de la cour de cass-ation et celle de conseil de l'etat en matiére d'accidents d'automobile. PARIS, 1951

ESTORGES (J.) : - Du but dans les actes à titre gratuit. BORDEAUX, 1921.

EXQUERRA (RAOUL) · L'independance de l'action héréditaire et de l'action personnelle des ayants droit à réparation à la suite d'accidents mortels de droit commun. TOULOUSE. 1943.

FONTAINE (ANDRÉ) : L'accéptation des risques. PARIS, 1944.

FREZEL (JOSEPH)) : La responsabilité civile du propriétaire d'une voiture automobile détornée par une préposé ou vollée et l'assurance de catte responsabililté. PARIS, 1937.

FROSSARD (JOSEPH) : La distinction des obligations de ressultat. LYON, 1969.

GALINIER (RENÉ) : De la responsabilité que incombe au propriétaire et au conductueur d'un véhicule . MONTPELLER, 1931.

GAVEAU (MICHEL) : L'obligation contractuelle de sécurité en matière de transport des voyageurs par chemins de fer. PARIS, 1946.

GRIBOUILLE (JEAN) : La Jurisprudence relative de l'appication de l'art. 1384 al 1 C. Civ. aux automobililes. PARIS, 1932

GOIRAN (JEAN MARIE) : La contrat de transport et la garde des obJets inanimées en cas de transport.

GOLDMAN (BERTHOLD) : De la détermination du gardien responsable du fait des choses. LYON, 1946

HALLER (MARGUERITE) : - Essai sur L'influence du fait et de la faute de la victime sur son droit a reparation. PARIS, 1926

HONORAT (JEAN) : L'idée d'scceptation des risques dans la responsabilité civile PARIS, 1967

HULOT (ANDRÉ) : La responsabilité civile du transporteur bénévole en droit français, allemand, anglais, italien. LILLE, 1934.

HUSSON (LÉON) : Les transformations de la responsabilité. Etude sur la pensée Juridique. PARIS,1947

JAUFFRET (CAMILE) : la responsabilité civile en matiére d'accident d'automobiles. Etude compare de droit esponal, italien et français. ALX. 1963.

KOFFLER (ADOLPHE) : La détermination Juridique du contrat de transport. PARIS, 1930

LAMBERT-FAIVRE (YVONNE) : De la responsabilité encourue envers les personnes autres que la victime initiale. le prebléme dit du " dommage par ricochet" LYON, 1959

L'ARDENNOIS (GÉRARD) : De l'application de l'article 1384 al I responsabilité du fait des choses en matiere contractuelle. NANCY, 1935.

LARTGUE (PIERRE) : Le domaine de la responsabilité du fait des choses inanimées. TOULOUSE, 1931

LERRUN (BERNARD) : La responsabilité civile du gardien de la chose dommageable co-contractant de la victime. PARIS, 1944.

LEFEBVRE (LOUIS) : La civilement responsable du fait â autrui et au fait des choses en matiére d'accidents. LILLE, 1941.

LEFEVRE (PIERRE) - De la responsabililté civile au cas de transport gratuit des personnes par automobile, PARIS 1927

LEQUÉSNE (BERNARD) - De L'cation civile devant les tribunaux represcife et l'article 1384 du c. Civ. PARIS.1943

LESERVOLSIER (YVES) : - La résponsabilité civile resulteat de transport gratuit de pers-onnes endroit français et en droit anglais. PARIS, 1964

LESTANG (GASTON DE) : Garde et préposition. BORDEAUX, 1961

LIBMANN (JEAN) : La thésorie françise de la responsabilité du faut des choses inanimées d'aprés la Jurisprudence contemporaine et la nouvelle interprétation belge de l'article 1382 du code civil. STRASBOURG, 1933.

MARTIN (FÉLIX) : De la responsabilité en matiere d'accidents d'automobiles, PARIS, 1926.

MAYNIER (PHLIPPE) : La garde et son deplacement. eontribution â l'etude de la responsabilité du fait des choses PARIS, 1950.

MAZÉRES (JEAN ARNAUD) : véhicules administratifs et respo-nsabilitè publique. TOULOUSE, 1960.

MAZOUER (PAUL) : De la théorie générale de la responsabilité des administrations publiques et son application en matiére d'accidents d'automobiles. PARIS, 1944

MIOCO (MIRCEA) : La sécurité de la personne physique et la responsabilité contractuelle. PARIS, 1938

MONNIER (ALBERTO) : De la responsabililté civile du fait des choses inanimées et notamment des accidents causés par les véhicules automobiles. NANCY, 1926.

MORCOS (SOLIMAN) : Essai d'une théorie générale sur les causes legales d'exoneration de la responsabilité civile contractuelle et delictuelle. LE CAIRE, 1935.

MOREAU (JULIEN) : De la responsabililté civile des voitures complaisance. RENNES, 1928.

OGIER (LOUIS) : De la responsabililté du transporteur dans les acccidents de voyageurs. BORDEAUX, 1915

O'MAHONY (YVES) : De la réparation du préjdice subi par celui qui bénévolement porteaide ou sécours â autrui. PARIS, 1942.

PANET (RENÉ) : La responsabililté civile dés automobilistes et la Jurisprudence récent. MONTPELLIER, 1931

PIROVANO (ANTOINE) : Faute civile et faute pénal. essai de contribution a l'etude des rapports entre la faute des articles 1382-1383 du code civil et la faute des articles 319-320 du code pénal. NICE, 1964.

POHIER (FRANÇOIS) : L'obligation de Sécurité et la R. A. T. P. 2 VoL. PARIS, 1972

POUPARD (YVES) : - Les ayants droit d'une victime d'un accident d'automobile. responsabilité et assurance. PARIS, 1953.

RABUT (ALBERT) : De la notion de faute en droit privé. PARIS, 1946.

RIVIÈRE (P. LOUIS) : Les accidents de la route et la responsabilité civile. PARIS, 1942.

ROBINEAU (PIERRE) : Le clause pénale dans les actes à titre gratuit. PARIS, 1896.

RODELIAS (ALBERTO) : - Du transport benevole. criteré et notion de faute. PARIS, 1960

SIDI (GENEVIÈVE) : Services gracreux et réparation du préJudice. Etude de résponsabilité civile. PARIS, 1966

SIDJBE (GEORGES) : - Les garanties resultat de l'assurance automobile obligatoire en france et au MALI. PARIS, 1975.

STARCK (BORIS) : Essai d'une théorie générale de la responsabilité civile considérée en sa double fanction de garantie et de peine privée. PARIS, 1947

TAFFE (JEAN) : La responsabilité civile en dehors du contrat et de délit et du quasi délit. PARIS, 1921

TAUPIAC (MAURICE) : La responsabilité du transporteur bénévole. PARIS, 1944

TAUZIN (JEAN) : Un exemple de socialisme Jurdique en matére de responsabililté du fait des shoses. l'article 1384 et les accidants d'automobiles. PARIS, 1929.

TOURÉN (ANDRÉ) : De la responsabilité civile résultant des collisions de véhicules terrestres fluviaux et aérien. MONTPELLIER, 1932

TSOLAKIS (CHRISTINE) : - La delimitation de la periode couverrte par l'obligation de sécurité du transporteur. PARIS,1972.

VALLOIR (JEAN) : - Rssai sur la notion d'acte à titre gratuit. etude technique Juridique. PARIS, 1919

VANSTEENBERGHE (VICTOR) : les accidents de voyageurs et les droits des victimes. DIJON, 1905

VASILIU (CONSTANTIN) : la portée de la responsabilité contractuelle dans le transport de voyageurs PARIS, 1925.

VÉ(ALBAN) : De la responsabilité civile du transporteur bénévole. MONTPELLER, 1929

VOISINET (PIERRE) : la faute lourde en droit privé français DIJON, 1934.

IV - ARTICLES

— BANCAL (JEAN) : L'oppliction réciproque de l'article 1384 à propas des accidents de la route (reparation des prejudice des deux gardiens, recommendations de La table rond 1964, preJudice de passagers arrét pilastre) J. C. P. 1966-1-No 2039

BECQUE (EMILE) : Coexistence ou incompatiblité des présomptions l'egales en matiere de responsabilité civile. Rev. tr 1952' P. 309-324.

BEGUIN (JACQUES) : Clause pénal. Encycl. Jurid. 1972

BENATHAR (MARCE) : La responsabilité du transporteur benévole et intérésse. Rev. gén. de l'air et de l'esp.1963 P. 251-272 et P. 349-384.

BERAUD (R.) : PILASTRE renversé ou un révolution Jurisprudentielle. Rec. gén. L. J. et Rep. comm. 1969.

BESSON (ANDRÉ) L'assurance automobile obligatoire en france. travaux de l'association Heneri CAPITANT pour la culture Juridique française. 1955. P. 187-196
— Le transport gratuit et l'assurance. Rev gén. ASS. terr. 1958, P. 361.
— L'assurance automobile obligatoire. cloi du 27 - 2- 1958. J. C. P. 1959-1-1476
— Responsabilité et assurance automobile. colloque Juridique internltional. 1960.

BIJOT (JEAN) : Responsabilité du fait des choses. J. CL. de respnsabilité civile. 1970

BLAISOT (A.) : responsabilité des automobilistes a l'égard des tiers transportés gratuitement.
Rép. comm. 1926. P. 77, No 5554
— DE la responsabilité des autotobilistes a l'égard des personnes transportees gratuitement. J. ASS. 1928, P. 223-254.

BORÉ (JACQES) : La chambre civile a-t-elle-crée une présomption de faute à charge du transporteur bénévole ? D. 1963, chron. P. 21.

— Les arréts de la chambre mixte du 20 dècembre 1968 en matiér de transport bénévole. J. C. P. 1969-1-2221

BOYER : contrats et convetions encycl. Jurid. 1971.

BRUNET (J. P.) : observations critiques sur les notions d'obligation de sécurité. de fait exonératoire et de faute. Gaz. Pal. 1952-1-24.

— Transport à titre onéréux. obligation de sécuité et faute, d'un tiers.
Gaz. Pal. 1964, doctrine, P. 75-78

CAMERLYNCK (G.) : De la responsabilité contractuelle en matiére d'accidents des personnes. Rev. tarit. L. J. 1931, P, 83.

CHAUVEAU : Examen Synthétique des questions de responsabilité civile Rev. crit. L. J. 1933. P. 306

CHEVALLIER (JEAN) : DE la responsabilité du fait des choses. Egypte ".
Cong. intern. de l'assoc. H. CAPITANT, 1939, P. 503

CHUVEAU (PAUL) : - Le transport aérien gratuit. J. C. P. 1960-1-1556.

— Transport aérien gratuit et lois 2 mars.1957. D. 1962' chron. P. 147.

DEREUX (GEORGES) : Des collisions d'automobilies ou cycles dont les causes n'ont pu être etablies .
L. nouv. 1930. P. 151-160.

DE SMET : - La responsabilité du transporteur bénévole Rev. gén. ASS. Respnos. 1934, No 1435.

DURRY (GEORGES) : La réparation du dommage subi par un passager transporté à titre bénévole dans une voiture et causé par une collision avec un autre véhicule. Rev. tr. Civ. 1967. P. 170, No 15.

— Le passager d'un side - car, mortellement belssé dans un accident, peut - il prétendre à réparation intégrale.
Rev. tr. Civ. 1969, P. 787, No 16

الفهرس

صفحة

صفحة

القسم الثانى

صفحة

تطلب جميع منشوراتنا من

مؤسسة

دار الكتاب الحديث

للطبع والنشر والتوزيع

الكويت شارع فهد السالم عمارة السوق الكبير
بجوار المخازن الكبرى محل رقم ٢٥٠ أرضى
ت : ٤٣٦٧٦٥ ص ٠ ب ٢٢٧٥٤